

IT

IT

IT



COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 17.9.2010
COM(2010) 475 definitivo

2010/0253 (COD)

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico

(rifusione)

SEC(2010) 1043
SEC(2010) 1042

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

1.1. Contesto

Dopo aver conosciuto una grande espansione nel 19° e nella prima metà del 20° secolo, il settore ferroviario è entrato in crisi a partire dagli anni '70 a causa della crescente popolarità dell'automobile e del trasporto aereo. Per arrestare questo declino la Comunità europea ha adottato una serie di atti legislativi intesi a rilanciare le ferrovie mediante la creazione graduale di uno "spazio ferroviario europeo unico". Il primo pacchetto ferroviario, presentato dalla Commissione nel 1998 e adottato alla fine del 2000, esprimeva l'esigenza dei responsabili politici nazionali ed europei di riformare il quadro normativo per assicurare l'integrazione del settore ferroviario a livello europeo e per consentirgli di far fronte nel modo migliore alla concorrenza degli altri modi di trasporto.

Il primo pacchetto ferroviario è costituito da tre direttive:

- la direttiva 2001/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001¹, che modifica la direttiva preesistente del Consiglio del 29 luglio 1991 relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie²;
- la direttiva 2001/13/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001³, che modifica la direttiva preesistente del Consiglio del 27 giugno 1995 relativa alle licenze delle imprese ferroviarie⁴; e
- la direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria⁵.

L'entrata in vigore di queste direttive nel 2003 ha esercitato un vasto impatto sulle modalità di gestione del traffico ferroviario nell'Unione europea (UE). Occorre distinguere fra due attori diversi: le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura. È necessario che le imprese

¹ GU L 75 del 15.3.2001, pag. 1, modificata dalla direttiva 2004/51/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004 (GU L 164 del 30.4.2004, pag. 164), dalla direttiva 2006/103/CE del Consiglio del 20 novembre 2006 (GU L 363 del 20.12.2006, pag. 344), dalla direttiva 2007/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 (GU L 315 del 3.12.2007, pag. 44) e dall'Atto relativo alle condizioni di adesione della Repubblica ceca, della Repubblica di Estonia, della Repubblica di Cipro, della Repubblica di Lettonia, della Repubblica di Lituania, della Repubblica di Ungheria, della Repubblica di Malta, della Repubblica di Polonia, della Repubblica di Slovenia e della Repubblica slovacca e agli adattamenti dei trattati sui quali si fonda l'Unione europea (GU L 236 del 23.9.2003, pag. 33).

² Direttiva 91/440/CEE del Consiglio (GU L 237 del 24.8.1991, pag. 25).

³ GU L 75 del 15.3.2001, pag. 26, modificata da ultimo dalla direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004 (GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16).

⁴ Direttiva 95/18/CE del Consiglio (GU L 143 del 27.6.1995, pag. 70).

⁵ GU L 75 del 15.3.2001, pag. 29, modificata dalla decisione 2002/844/CE della Commissione del 23 ottobre 2002 (GU L 289 del 26.10.2002, pag. 30), dalla direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004 (GU L 164 del 30.4.2004, pag. 44) e dalla direttiva 2007/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 (GU L 315 del 3.12.2007, pag. 44).

ferroviarie titolari di licenza in conformità ai criteri UE possano accedere all'infrastruttura ferroviaria a condizioni eque e non discriminatorie e offrire servizi estesi a tutta l'Europa. I gestori dell'infrastruttura possono imporre il pagamento di diritti per l'utilizzo delle loro reti e devono fornire un livello di servizio minimo, comprendente l'accesso a determinate strutture. Le direttive definiscono i diritti di accesso per i servizi ferroviari di trasporto merci e passeggeri e talune misure di salvaguardia relative alla gestione delle imprese ferroviarie per garantire che i concorrenti fruiscano di un accesso non discriminatorio alla rete. Esse forniscono inoltre orientamenti sulle modalità di istituzione di organismi nazionali indipendenti di regolamentazione del settore ferroviario al fine di assicurare un accesso non discriminatorio e di monitorare la concorrenza sui mercati ferroviari.

Grazie a questo nuovo quadro normativo il settore ferroviario è riuscito a stabilizzare i volumi trasportati e, in alcuni Stati membri, a recuperare quote di mercato dal traffico stradale. Anche il calo occupazionale aveva rallentato prima dell'inizio della crisi. L'aumento del trasporto ferroviario di merci, espresso in tonnellate trasportate negli ultimi anni, non è stato tuttavia sufficiente per recuperare la quota di mercato di 2,3 punti percentuali persa fra il 1995 e il 2003. Se la tendenza osservata continuerà, la quota modale complessiva del trasporto ferroviario di merci non migliorerà. Nel settore del trasporto passeggeri il calo degli ultimi trent'anni è stato meno drammatico rispetto al settore delle merci. La quota ferroviaria del mercato complessivo del trasporto passeggeri è scesa dal 10,2% nel 1970 al 6,1% nel 2003 nell'UE-15 (espressa in termini di passeggeri-chilometri). Nell'UE-27 la quota del trasporto ferroviario di passeggeri è diminuita dal 6,6% nel 1995 al 5,9% nel 2003. Da allora ha registrato un leggero rialzo e si è stabilizzata.

L'attuale situazione economica accentua le scarse prestazioni del mercato ferroviario. I servizi di trasporto merci (compresi quelli ferroviari) hanno registrato un calo netto di attività (tra il 20% e il 50% a seconda del segmento di mercato) e anche il servizio di trasporto passeggeri ha subito un rallentamento. Le parti interessate hanno segnalato che i piani di ripresa nazionali non stanno producendo investimenti con la rapidità sperata e che si prevedono ingenti tagli occupazionali, soprattutto nel settore del trasporto merci.

1.2. Problemi da affrontare

Lo sviluppo del settore ferroviario e la sua capacità di competere con profitto con gli altri modi di trasporto sono ancora ostacolati da gravi problemi dovuti a) all'inadeguatezza del finanziamento e dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura, b) a ostacoli persistenti alla concorrenza e c) alla mancanza di appropriata supervisione regolamentare.

- a) Il livello di investimento nello sviluppo e nella manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria rimane insufficiente in gran parte degli Stati membri. In molti casi la qualità dell'infrastruttura esistente continua a peggiorare. L'insufficienza di investimenti osservata a livello nazionale è in parte dovuta all'assenza di piani chiari di investimento e di strategie a lungo termine. La scarsa manutenzione, la lentezza dell'ammodernamento e l'aumento delle strozzature nella rete si ripercuotono direttamente sulle imprese ferroviarie, che non riescono a tenere il passo con gli altri modi di trasporto e ad attrarre investimenti. Queste difficoltà tendono ad essere aggravate in numerosi Stati membri dal livello e dalla struttura inadeguati dei diritti di accesso all'infrastruttura.
- b) La concorrenza fra imprese ferroviarie è limitata da diversi fattori. L'insufficiente trasparenza delle condizioni di mercato e un quadro istituzionale poco efficiente

continuano a rendere difficile la fornitura di servizi ferroviari competitivi da parte di nuovi operatori. Un altro elemento importante è la persistente discriminazione che devono affrontare i nuovi operatori per ottenere accesso ai servizi ferroviari, spesso di proprietà delle imprese ferroviarie storiche e da esse gestiti. La discriminazione sussiste anche nelle condizioni di accesso all'infrastruttura (assegnazione delle linee ferroviarie e imposizione dei diritti).

I problemi sopramenzionati sono aggravati dalle difficoltà che gli organismi di regolamentazione incontrano nell'espletare i loro compiti di sorveglianza, in particolare per assicurare la non discriminazione fra le imprese ferroviarie e per controllare che i principi di imposizione dei diritti siano correttamente applicati o che la separazione contabile sia pienamente rispettata. Tali difficoltà sono dovute a mancanza di personale qualificato e di altre risorse. In vari casi l'insufficiente indipendenza dai gestori dell'infrastruttura, dall'impresa ferroviaria storica o dal ministero titolare dei diritti di proprietà sull'operatore storico costituisce un fattore aggravante.

La piena attuazione della normativa vigente darà un contributo sostanziale alla risoluzione di questi problemi. La Commissione ha pertanto proceduto ad assicurare l'attuazione della normativa esistente avviando procedure di infrazione contro gli Stati membri che l'hanno recepita in modo incorretto o incompleto.

Nell'attuale quadro normativo permangono tuttavia carenze e lacune da colmare e ambiguità da chiarire affinché gli obiettivi iniziali della legislazione siano pienamente perseguiti. La Commissione è del parere che una rifusione del primo pacchetto ferroviario sia uno dei modi per porvi rimedio.

2. OBIETTIVI DELLA PROPOSTA

2.1. Obiettivi generali

L'obiettivo principale della politica dei trasporti dell'Unione europea è stabilire un mercato interno mediante la formulazione di politiche comuni volte a promuovere un grado elevato di concorrenza e lo sviluppo armonioso, equilibrato e sostenibile delle attività economiche. La proposta di rifusione del primo pacchetto ferroviario, che completa e rafforza le misure vigenti adottate a livello UE nel settore ferroviario, contribuirà a tale obiettivo agevolando l'integrazione e lo sviluppo del mercato ferroviario europeo.

La creazione di un autentico mercato interno, fondamentale per il rilancio del settore ferroviario, aiuterà a potenziare la competitività dei servizi di trasporto merci e passeggeri, aumentandone così l'attrattiva e la quota modale. Grazie alla maggiore efficienza energetica del trasporto ferroviario (soprattutto in confronto a quello stradale), uno spostamento della quota modale dal trasporto su strada a quello per ferrovia consentirà di ridurre le emissioni di CO₂ e gli altri agenti inquinanti.

2.2. Obiettivi orizzontali

L'obiettivo di semplificare, chiarire e modernizzare il quadro normativo in Europa è centrale per l'azione della Commissione. Tenendo presente questo obiettivo strategico trasversale, la Commissione persegue un vasto programma per una migliore regolamentazione al fine di realizzare gli obiettivi della strategia "Europa 2020".

La **semplificazione** giuridica tramite la codifica e la fusione rappresenta il primo obiettivo orizzontale della presente iniziativa di rifusione. L'eliminazione dei riferimenti incrociati nelle tre direttive mediante la ristrutturazione e la fusione in unico codice di accesso del settore ferroviario sarebbe fondamentale per conseguire tale obiettivo.

In secondo luogo la Commissione ritiene che il **chiarimento** di alcune disposizioni della normativa di accesso del settore ferroviario faciliterebbe il corretto recepimento e l'efficace attuazione del diritto dell'Unione europea in tutti gli Stati membri. Come spiegato sopra, alcune disposizioni del primo pacchetto ferroviario sono ambigue e non definiscono in misura sufficiente le modalità di attuazione.

Vi è infine l'esigenza di **aggiornare** la legislazione sopprimendo le disposizioni divenute obsolete (che erano storicamente pertinenti prima della piena apertura del mercato e possono riferirsi alla tradizionale fusione tra operatore e gestore dell'infrastruttura) e introducendo nuove disposizioni più adeguate al funzionamento del mercato attuale (riguardanti, ad esempio, i nuovi operatori e la proprietà statale, totale o parziale, dell'infrastruttura).

2.3. Obiettivi specifici

La proposta di rifusione del primo pacchetto ferroviario comprende a) l'adeguato finanziamento e imposizione di diritti per l'infrastruttura ferroviaria, b) le condizioni di concorrenza sul mercato ferroviario e c) le riforme organizzative necessarie per assicurare una sorveglianza appropriata del mercato.

- a) Il primo obiettivo della proposta di rifusione consiste nel garantire un finanziamento adeguato, trasparente e sostenibile dell'infrastruttura e, grazie a una più accurata prevedibilità dello sviluppo dell'infrastruttura e delle condizioni di accesso, facilitare gli investimenti delle imprese ferroviarie nonché, adeguando il livello e la struttura dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura, migliorare la competitività degli operatori ferroviari rispetto agli altri modi di trasporto e contribuire all'internalizzazione dei costi ambientali.
- b) Un secondo gruppo di obiettivi consiste nell'evitare distorsioni della concorrenza dovute all'utilizzo di fondi pubblici per attività commerciali, impedire che informazioni commercialmente sensibili siano raccolte dagli operatori dominanti e utilizzate contro i potenziali concorrenti, eliminare i conflitti di interesse nella gestione dei servizi ferroviari e aumentarne la disponibilità per i nuovi operatori nonché incrementare la trasparenza del mercato per garantire una concorrenza effettiva.
- c) In materia di supervisione regolamentare, la proposta di rifusione intende assicurare che gli organismi di regolamentazione siano in grado di svolgere efficacemente le loro funzioni grazie alla maggiore indipendenza, alle più ampie competenze e agli strumenti aggiuntivi messi a loro disposizione.

3. DESCRIZIONE DELLE MODIFICHE PROPOSTE

3.1. Selezione preliminare

Avvalendosi di un'ampia ricerca e valutazione la Commissione ha individuato una serie di misure che potrebbero contribuire al conseguimento di ciascuno degli obiettivi delineati nella

sezione precedente. Sulla base di studi effettuati in un arco di diversi anni⁶ e tenendo conto dei contributi dei soggetti interessati, la Commissione ha elaborato 37 misure. Un'analisi approfondita di tali misure ha permesso di selezionarne un pacchetto di 26. Il processo di selezione preliminare ha comportato due fasi: in un primo tempo si è tenuto conto dei risultati della consultazione delle parti interessate e successivamente si è svolta una valutazione indipendente delle misure basata su cinque criteri (efficacia, tempo di attuazione, efficienza, fattibilità amministrativa e coerenza con il quadro normativo vigente).

3.2. Esperti esterni e consultazione delle parti interessate

Facendo seguito alla decisione di effettuare una valutazione di impatto dell'iniziativa di rifondere il primo pacchetto ferroviario, uno studio esterno è stato commissionato a PriceWaterhouseCoopers Advisory (PWC) nell'ambito del contratto quadro TREN/A2/143-2007 sulle valutazioni di impatto della Direzione generale Energia e Trasporti.

Nell'ambito dello studio esterno condotto da PWC è stata condotta una consultazione delle parti interessate a cui hanno partecipato quasi 380 organizzazioni dell'UE-25 (UE-27 esclusi Cipro e Malta, che non dispongono di reti ferroviarie). È stato chiesto ai soggetti interessati di indicare ostacoli specifici che, a loro parere, impedivano la piena apertura del mercato ferroviario internazionale e lo sviluppo dei servizi ferroviari. I soggetti interessati erano inoltre invitati a segnalare settori del quadro normativo UE che potevano essere migliorati e a esprimere il loro parere sull'efficacia potenziale delle misure previste.

3.3. Valutazione dell'impatto

Sulla base dello studio esterno precitato e delle conclusioni del processo di consultazione delle parti interessate, la Commissione ha proceduto a una valutazione quantitativa e qualitativa dell'impatto dell'intero pacchetto di misure preselezionate, nell'ambito della quale sono state esaminate varie alternative, purché non fossero state in precedenza oggetto di una valutazione di impatto, per le nuove misure previste per l'aggiornamento del quadro normativo vigente.

3.4. Sussidiarietà

I problemi che affliggono il settore ferroviario comportano aspetti transnazionali che necessitano di azioni intraprese a livello dell'UE. La mancanza di coordinamento nei rapporti fra gli Stati membri e gli altri attori riduce l'efficienza del trasporto ferroviario internazionale, rischiando uno spostamento dal trasporto ferroviario a quello stradale che risulterebbe in un aumento della congestione e dell'inquinamento. L'Unione è in grado di chiarire, più efficacemente dei singoli Stati membri, il quadro normativo di accesso al mercato ferroviario al fine di agevolare l'ingresso su tale mercato e la concorrenza e di sviluppare i mercati dei servizi ferroviari, compresi quelli connessi alla fornitura del trasporto ferroviario

⁶ Si tratta in particolare della relazione della Commissione sull'attuazione del primo pacchetto ferroviario (citata sopra), della comunicazione della Commissione sul monitoraggio dello sviluppo del mercato ferroviario e di studi sui contratti pluriennali e sui servizi ferroviari.

4. OSSERVAZIONI SULLE PRINCIPALI MODIFICHE PROPOSTE

4.1. Separazione contabile (articolo 6)

Allo scopo di garantire l'opportuna trasparenza, le nuove disposizioni illustrano più chiaramente la necessaria separazione contabile delle imprese ferroviarie. Esse rendono obbligatoria la separazione contabile fra le attività che fruiscono di un monopolio giuridico e quelle soggette a concorrenza. Si tratta di una misura di salvaguardia contro la possibilità che i fondi pubblici riservati ad attività non redditizie vadano a sovvenzionare attività commerciali; essa è pertanto necessaria per evitare la distorsione della concorrenza.

4.2. Indipendenza delle funzioni essenziali (articolo 7)

La soppressione proposta abolisce la possibilità di assegnare alle imprese ferroviarie la riscossione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura. Tale misura contribuirebbe alla concorrenza leale, impedendo che alcune imprese ferroviarie (storiche) ottengano accesso a informazioni commercialmente sensibili sulle caratteristiche delle linee ferroviarie tramite le fatture delle imprese ferroviarie concorrenti (nuovi operatori). Essa offre inoltre un incentivo supplementare per una gestione finanziaria sana e non discriminatoria dell'infrastruttura.

4.3. Strategia di sviluppo dell'infrastruttura (articolo 8)

Ai sensi di tale articolo gli Stati membri saranno obbligati a pubblicare strategie di sviluppo del settore ferroviario a medio e lungo termine che consentano di soddisfare le future esigenze di mobilità e siano fondate su un finanziamento sano e sostenibile del sistema ferroviario. Ciò stimolerà investimenti a lungo termine fondamentali per l'industria ferroviaria. Gli impegni a lungo termine sono essenziali per attirare nuovi attori sul mercato e sviluppare nuovi servizi.

4.4. Servizi ferroviari (articolo 13)

Le modifiche proposte, che riguardano l'ammodernamento dei servizi ferroviari, sono di due tipi.

In primo luogo sono introdotti requisiti di indipendenza (ossia indipendenza giuridica, organizzativa e decisionale) per la gestione dei servizi sulla linea (infrastrutture di servizio) e per la fornitura dei trasporti ferroviari al fine di eliminare conflitti di interesse fra, da una parte, i prestatori dei servizi ferroviari o i proprietari dei servizi sulla linea e, dall'altra, le imprese ferroviarie storiche. Tale misura contribuirà ad assicurare l'accesso non discriminatorio ai servizi sulla linea.

La seconda misura proposta nell'articolo 13 introduce disposizioni che prevedono l'obbligo di utilizzo, pena la perdita (principio "usa o perdi" – *use it or lose it*), per la gestione dei servizi ferroviari sulla linea. Se un servizio sulla linea non è utilizzato, il proprietario deve metterlo a disposizione (in locazione o in leasing) di un terzo interessato. Tale misura accresce la disponibilità di infrastrutture sul mercato, evitando problemi di saturazione artificiale.

4.5. Accordi transfrontalieri (articolo 14)

Le disposizioni proposte chiariscono i principi generali applicabili agli accordi transfrontalieri fra imprese ferroviarie, fra Stati membri e fra Stati membri e paesi terzi. Esse contemplano inoltre procedure di notifica e di cooperazione mediante le quali la Commissione può garantire che gli accordi siano conformi al diritto dell'Unione europea.

4.6. Monitoraggio del mercato (articolo 15)

Lo scopo è chiarire che i compiti di monitoraggio del mercato ferroviario conferiti alla Commissione riguarderanno aspetti quali gli investimenti nell'infrastruttura ferroviaria, l'evoluzione dei prezzi, la qualità dei servizi di trasporto ferroviario e gli obblighi di servizio pubblico per il trasporto ferroviario di passeggeri e che i dati pertinenti devono pertanto essere trasmessi dagli Stati membri come indicato nel nuovo allegato IV. Tale misura aiuterà a individuare le strozzature del mercato dei servizi.

4.7. Pubblicazione del prospetto informativo della rete (articolo 27)

Le disposizioni proposte precisano le modalità e i mezzi con cui i gestori dell'infrastruttura dovranno pubblicare i prospetti informativi della rete. Grazie alla pubblicazione in una seconda lingua ufficiale dell'UE e in formato elettronico sul portale dell'Agenzia ferroviaria europea, i prospetti informativi della rete risulteranno più accessibili e verrà così migliorata la trasparenza.

4.8. Informazioni sui sistemi di imposizione dei diritti (articolo 29)

Per aumentare la trasparenza sull'utilizzo dei fondi pubblici si propone che i principi e le norme per l'imposizione dei diritti applicati dagli Stati membri siano pubblicati nei prospetti informativi della rete.

4.9. Contratti fra le autorità competenti e i gestori dell'infrastruttura (articolo 30)

Le modifiche proposte illustrano il processo di formulazione e gestione dei contratti fra le autorità nazionali competenti e i gestori dell'infrastruttura in materia di costi dell'infrastruttura e di diritti di accesso. In particolare, l'organismo di regolamentazione ha facoltà di valutare l'adeguatezza della dotazione di bilancio prevista a medio e lungo termine per le specifiche di prestazione dell'infrastruttura ad alto livello per lo stesso periodo (obiettivi di prestazione). Tale valutazione indipendente può ridurre il rischio che le imprese ferroviarie storiche sfruttino il loro potere politico per influenzare i contratti.

4.10. Principi di imposizione dei diritti (articolo 31)

Il contenuto dell'articolo 31 è modificato per introdurre due misure distinte.

La prima misura riguarda la differenziazione dei diritti di accesso alle linee ferroviarie in funzione delle caratteristiche di emissione sonora del materiale rotabile che compone il treno. Si tratterà chiaramente di un incentivo a modernizzare l'infrastruttura e, in particolare, ad investire in tecnologie ferroviarie più sostenibili.

Per migliorare la trasparenza dei diritti viene precisato che i prestatori di servizi devono anche fornire informazioni sui diritti imposti per i servizi ferroviari e che i gestori dell'infrastruttura sono tenuti a pubblicare tali informazioni nel prospetto informativo della rete.

4.11. Deroghe ai principi di imposizione dei diritti (articolo 32)

Per rendere più coerenti i sistemi nazionali di imposizione dei diritti di accesso alle linee ferroviarie si propone di introdurre criteri comuni per l'individuazione di "segmenti di mercato" sui quali i servizi potrebbero pagare coefficienti di maggiorazione. I criteri in questione sono illustrati nell'allegato VIII, paragrafo 3.

Per abbreviare il periodo di transizione durante il quale le linee sono attrezzate sia con sistemi di segnalazione nazionali che con il sistema europeo di controllo dei treni (ETCS), e diminuire così i costi di manutenzione dell'infrastruttura, si propone di ridurre i diritti di accesso all'infrastruttura per i treni dotati di ETCS.

4.12. Cooperazione fra i gestori dell'infrastruttura (articolo 37)

Per quanto riguarda la ripartizione delle capacità di infrastruttura di cui all'articolo 40, il nuovo articolo 37 propone di introdurre misure intese a garantire che i gestori dell'infrastruttura cooperino tra loro nel determinare i sistemi di imposizione dei diritti su più reti.

4.13. Organismi di regolamentazione (articolo 55)

Si propone di aggiornare le disposizioni relative all'indipendenza degli organismi di regolamentazione stabilendo chiaramente che devono essere indipendenti da qualsiasi altra autorità pubblica. Assicurare l'indipendenza degli organismi di regolamentazione, in particolare dall'autorità pubblica che esercita i diritti di proprietà sull'impresa ferroviaria storica, ridurrà la possibilità di conflitti di interesse e accrescerà così la loro capacità di sorveglianza e la loro credibilità.

4.14. Funzioni dell'organismo di regolamentazione (articolo 56)

Le tre misure proposte nell'articolo 56 prevedono l'ampliamento delle competenze degli organismi di regolamentazione. 1) Le loro competenze comprenderanno espressamente decisioni relative all'accesso e all'imposizione di diritti per i servizi ferroviari che sono essenziali per consentire l'ingresso sul mercato e assicurare una concorrenza leale. 2) Per migliorare la separazione contabile, impedire che i fondi pubblici riservati ad attività non lucrative siano utilizzati per finanziare attività commerciali ed evitare così la concorrenza sleale, gli organismi di regolamentazione avranno anche la facoltà di effettuare audit o di far realizzare audit esterni nelle imprese ferroviarie e presso i gestori dell'infrastruttura per verificare la conformità alle disposizioni relative alla contabilità separata. 3) Infine, per consentire agli organismi di regolamentazione di operare più efficacemente, i gestori dell'infrastruttura sono tenuti a fornire i dati di contabilità dei costi in formato aggregato e normalizzato come "contabilità regolatoria".

4.15. Cooperazione tra organismi di regolamentazione (articolo 57)

Per promuovere la cooperazione transfrontaliera e migliorare le condizioni di ingresso al mercato gli organismi di regolamentazione dovranno cooperare ai fini dell'adozione di decisioni su questioni di accesso o di imposizione di diritti inerenti ai servizi internazionali. A tale riguardo il processo decisionale deve consentire agli organismi di regolamentazione di scambiare informazioni in maniera tempestiva.

4.16. Classificazione dei servizi ferroviari (allegato III)

La definizione dell'uso del sistema di alimentazione elettrica per la corrente di trazione nell'ambito di un pacchetto minimo di accesso assicurerebbe che tali servizi siano soggetti a requisiti di non discriminazione. Inoltre, l'obbligo di indicare separatamente i diritti imposti per l'uso del sistema di alimentazione elettrica e per la corrente di trazione fornirà maggiore trasparenza riguardo ai costi di funzionamento della rete e costituirà pertanto un maggiore incentivo per i gestori dell'infrastruttura a ridurre i costi di fornitura dell'infrastruttura.

4.17. Contenuto del prospetto informativo della rete (allegato VI)

Le misure proposte nell'allegato VI chiariscono il contenuto dei prospetti informativi della rete per rafforzarne l'efficacia e la trasparenza sul mercato ferroviario. Le nuove disposizioni stabiliscono in particolare che i gestori dell'infrastruttura devono pubblicare, oltre alle informazioni tariffarie richieste attualmente: 1) un modello di formulario per le richieste di capacità, 2) informazioni dettagliate sulle procedure di assegnazione delle linee ferroviarie internazionali, 3) informazioni sulle domande di licenza e di certificato di sicurezza, 4) informazioni sulle procedure di risoluzione delle controversie e di ricorso in materia di accesso al mercato e 5) informazioni sull'accesso ai servizi ferroviari sulla linea.

4.18. Contratti (Allegato VII)

Il nuovo allegato VII illustra il contenuto e il funzionamento dei contratti previsti all'articolo 30 per favorire l'introduzione di strategie a lungo termine di sviluppo delle ferrovie.

4.19. Requisiti dei costi e dei diritti relativi all'infrastruttura (allegato VIII)

Il nuovo allegato VIII illustra alcune disposizioni dell'articolo 31 al fine di contribuire a un finanziamento sano e sostenibile dei sistemi ferroviari. Esso precisa 1) i costi che non devono essere inclusi nel calcolo dei costi diretti del pacchetto minimo di accesso e dei servizi di accesso alle linee ferroviarie (ai sensi dell'allegato III, paragrafi 1 e 2) e i criteri per l'individuazione dei segmenti di mercato sui quali i servizi potrebbero pagare coefficienti di maggiorazione, 2) i requisiti per la differenziazione dei diritti di accesso alle linee ferroviarie in funzione delle caratteristiche di emissione sonora, 3) le modalità con cui i gestori dell'infrastruttura definiranno i segmenti di mercato per valutare la possibilità di introdurre coefficienti di maggiorazione e 4) le caratteristiche principali e i principi generali dei sistemi di prestazioni.

4.20. Contabilità regolatoria (allegato X)

Il nuovo allegato X descrive il formato normalizzato comune per la presentazione della contabilità regolatoria. Tale misura dovrebbe consentire agli organismi di regolamentazione di esaminare in dettaglio le informazioni fornite dai gestori dell'infrastruttura, facilitando così le loro attività di sorveglianza.

↓ 2004/49/CE art. 30, par.1
(adattato)

2010/0253 (COD)

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

☒ che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico ☒

(rifusione)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

↓ 2001/14/CE (adattato)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato ☒ sul funzionamento dell'Unione europea ☒, in particolare l'articolo ☒ 91 ☒,

vista la proposta della Commissione ☒ europea ☒,

☒ previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali, ☒

visto il parere del Comitato economico e sociale ☒ europeo ☒⁷,

visto il parere del Comitato delle regioni⁸,

deliberando secondo la procedura ☒ legislativa ordinaria ☒,

considerando quanto segue:

↓ nuovo

(1) La direttiva 91/440/CEE del Consiglio, del 29 luglio 1991, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie⁹, la direttiva 95/18/CE del Consiglio, del 19 giugno 1995, relativa alle licenze delle imprese ferroviarie¹⁰ e la direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura

⁷ GU C [...] del [...], pag. [...].

⁸ GU C [...] del [...], pag. [...].

⁹ GU L 237 del 24.8.1991, pag. 25.

¹⁰ GU L 143 del 27.6.1995, pag. 70.

ferroviaria¹¹ hanno subito diverse e sostanziali modificazioni nel 2004 e nel 2007. Tali direttive devono essere ora nuovamente modificate e, considerata la connessione tra queste disposizioni giuridiche, è quindi opportuno provvedere, per ragioni di chiarezza, alla loro rifusione e riunione in un unico atto.

↓ 91/440/CEE considerando 1
(adattato)

- (2) Una maggiore integrazione del settore dei trasporti ☒ dell'Unione ☒ è essenziale per il ☒ completamento del ☒ mercato interno e le ferrovie rappresentano un elemento vitale di tale settore ☒ nell'ottica di una mobilità sostenibile ☒.
-

↓ 91/440/CEE considerando 2

- (3) Occorre migliorare l'efficienza della rete ferroviaria affinché tale rete si integri in un mercato competitivo, tenendo conto degli aspetti specifici delle ferrovie.
-

↓ 95/18/CE considerando 5
(adattato)

- (4) È opportuno ☒ che ☒ i servizi regionali, urbani ed extraurbani ☒ nonché ☒ le operazioni di trasporto mediante servizi di navetta attraverso il tunnel sotto la Manica ☒ siano ☒ esclusi dall'ambito d'applicazione ☒ della presente direttiva ☒.
-

↓ 91/440/CEE considerando 3
(adattato)

- (5) Per rendere efficienti e competitivi i trasporti su rotaia rispetto agli altri modi di trasporto, gli Stati membri devono ☒ assicurare ☒ che le imprese di trasporto ferroviario ☒ dispongano dello ☒ stato giuridico di esercenti autonomi che operano secondo criteri imprenditoriali e si adeguano alle necessità del mercato.
-

↓ 91/440/CEE considerando 4
(adattato)

- (6) ☒ Per garantire ☒ il futuro sviluppo ed un'efficiente gestione della rete ferroviaria, ☒ è necessario operare ☒ una distinzione fra l'esercizio dei servizi di trasporto e la gestione dell'infrastruttura. In queste condizioni occorre che in tutti i casi queste due attività abbiano contabilità distinte e possano essere gestite separatamente.
-

↓ 95/18/CE considerando 2

- (7) Nell'applicare al settore dei trasporti ferroviari il principio della libertà di prestare servizi, occorre tener conto delle caratteristiche peculiari di tale settore.
-

¹¹ GUL 75 del 15.3.2001, pag. 29.

↓ 91/440/CEE considerando 5
(adattato)

- (8) Per stimolare la concorrenza nell'ambito dell'esercizio dei servizi di trasporto ai fini di un migliore confort e servizio agli utenti, gli Stati membri devono mantenere la responsabilità generale dello sviluppo di un'infrastruttura ferroviaria adeguata.
-

↓ 91/440/CEE considerando 6
(adattato)

- (9) In mancanza di norme comuni per l'imputazione dei costi di infrastruttura, gli Stati membri devono, previa consultazione del gestore dell'infrastruttura, definire le modalità che disciplinano il pagamento dei canoni dovuti dalle imprese di trasporto ferroviario per l'utilizzazione dell'infrastruttura ferroviaria. Tali modalità non devono effettuare discriminazioni tra imprese ferroviarie.
-

↓ 91/440/CEE considerando 7
(adattato)

- (10) Gli Stati membri devono garantire che i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie pubbliche esistenti godano di una sana struttura finanziaria, tenendo in debito conto la normativa dell'Unione sugli aiuti di Stato .
-

↓ 2001/14/CE considerando 8

- (11) Ai fini di un trasporto merci efficiente, soprattutto quello transfrontaliero, bisogna intervenire per aprire il mercato.
-

↓ 95/18/CE considerando 4
(adattato)

- (12) Per garantire in tutta l'Unione un'applicazione uniforme e non discriminatoria dei diritti d'accesso all'infrastruttura ferroviaria è opportuno introdurre una licenza per le imprese ferroviarie.
-

↓ 2007/58/CE considerando 7
(adattato)

- (13) Per le tratte che comportano fermate intermedie, i nuovi operatori di mercato devono essere autorizzati a far salire e scendere passeggeri lungo il percorso per garantire che questi servizi siano economicamente validi e per non mettere i potenziali concorrenti in una situazione sfavorevole rispetto agli operatori presenti sul mercato.
-

↓ 2007/58/CE considerando 8
(adattato)

- (14) L'introduzione di un accesso aperto a questi nuovi servizi internazionali di passeggeri , con fermate intermedie, non dovrebbe essere usato per aprire il

mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri, bensì servire semplicemente le fermate ausiliarie al percorso internazionale. ☒ Lo scopo ☒ principale ☒ dei nuovi servizi deve essere ☒ trasportare i passeggeri sulle tratte internazionali. Per ☒ valutare ☒ se sia effettivamente quello lo scopo principale del servizio, si dovrebbero tener presenti criteri quali la percentuale del volume d'affari e di carico, rappresentata dai passeggeri sulle tratte nazionali o da quelli sulle tratte internazionali, nonché la percorrenza coperta dal servizio. ☒ La valutazione dello scopo principale del servizio ☒ dovrebbe essere ☒ effettuata ☒, su richiesta delle parti interessate, dall'organismo nazionale di regolamentazione.

↓ 2007/58/CE considerando 9

- (15) Il regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto passeggeri su strada e per ferrovia¹², prevede la possibilità per gli Stati membri e le autorità locali di attribuire contratti di servizio pubblico, i quali possono comportare diritti esclusivi per l'esercizio di alcuni servizi. È quindi necessario garantire la coerenza tra le disposizioni di tale regolamento e il principio dell'apertura alla concorrenza per i servizi di trasporto internazionale di passeggeri.
-

↓ 2007/58/CE considerando 10

- (16) L'apertura alla concorrenza dei servizi di trasporto internazionale di passeggeri può ripercuotersi sull'organizzazione e il finanziamento dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia prestati a titolo di un contratto di servizio pubblico. Gli Stati membri dovrebbero poter limitare il diritto d'accesso al mercato qualora questo compromettesse l'equilibrio economico di detti contratti di servizio pubblico e purché l'organismo di regolamentazione competente di cui all'articolo 55 della presente direttiva, previa richiesta delle competenti autorità di aggiudicazione di tale contratto, dia la sua approvazione in base ad un'analisi economica oggettiva.
-

↓ 2007/58/CE considerando 12
(adattato)

- (17) Per valutare l'eventualità che l'equilibrio economico del contratto di servizio pubblico risulti compromesso, si potrebbero applicare criteri prestabiliti quali l'effetto sulla redditività di tutti i servizi coperti da tale contratto incluse le ripercussioni sul costo netto per le competenti autorità pubbliche che hanno aggiudicato il contratto, la domanda dei passeggeri, la formazione dei prezzi dei biglietti, le modalità di emissione dei biglietti, l'ubicazione e il numero delle fermate ai due lati della frontiera e l'orario e frequenza del nuovo servizio proposto. ☒ In conformità a ☒ questa valutazione e alla decisione dell'organismo di regolamentazione competente, gli Stati membri ☒ possono ☒ autorizzare, modificare o negare il diritto di accesso al servizio di trasporto internazionale di passeggeri richiesto, inclusa l'imposizione di diritti all'operatore di un nuovo servizio di trasporto internazionale di passeggeri, in linea con l'analisi economica e conformemente al diritto ☒ dell'Unione ☒ e ai principi di uguaglianza e non discriminazione.
-

¹² GUL 315 del 3.12.2007, pag. 1.

↓ 2007/58/CE considerando 13

- (18) Per contribuire all'esercizio dei servizi di trasporto di passeggeri sulle linee che assolvono a un obbligo di servizio pubblico, gli Stati membri dovrebbero poter autorizzare le autorità competenti per tali servizi ad imporre diritti per i servizi passeggeri di loro competenza. Tali diritti dovrebbero contribuire al finanziamento degli obblighi di servizio pubblico fissati dai contratti di servizio pubblico.
-

↓ 2007/58/CE considerando 14

- (19) L'organismo di regolamentazione dovrebbe funzionare in modo tale da evitare qualsiasi conflitto di interessi o eventuale coinvolgimento nell'aggiudicazione del contratto di servizio pubblico in questione. Sarebbe opportuno estendere le competenze dell'organismo di regolamentazione affinché sia possibile valutare lo scopo di un servizio internazionale e, se del caso, il potenziale impatto economico sui contratti di servizio pubblico esistenti.
-

↓ 2007/58/CE considerando 16
(adattato)

- (20) Per investire in servizi che utilizzano infrastrutture specializzate, come ad esempio i collegamenti ad alta velocità, i richiedenti hanno bisogno di certezza del diritto , considerata l'importanza degli investimenti a lungo termine e di ampia portata.
-

↓ 2007/58/CE considerando 17

- (21) Gli organismi nazionali di regolamentazione dovrebbero scambiarsi informazioni e, se opportuno nei singoli casi, coordinare i principi e le prassi seguiti per valutare se sia compromesso l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico. Essi dovrebbero sviluppare progressivamente linee guida in base all'esperienza acquisita.
-

↓ nuovo

- (22) Al fine di assicurare una concorrenza leale tra le imprese ferroviarie occorre operare una distinzione fra la prestazione di servizi di trasporto e l'esercizio dei servizi sulla linea. Considerata la situazione, è necessario che questi due tipi di attività siano gestiti in modo indipendente nell'ambito di due entità giuridiche distinte. Tale indipendenza non comporta la costituzione di enti o società distinti per ciascun servizio sulla linea.
-

↓ 95/18/CE considerando 9

- (23) Per garantire servizi adeguati e sicuri, è necessario che un'impresa ferroviaria soddisfi in qualsiasi momento taluni requisiti in materia di onorabilità, capacità finanziaria e competenza professionale.

↓ 95/18/CE considerando 10
(adattato)

- (24) Ai fini della tutela degli utenti e dei terzi, è importante garantire che le imprese ferroviarie siano sufficientemente assicurate ☒ contro la ☒ responsabilità civile.
-

↓ 95/18/CE considerando 12
(adattato)

- (25) L'impresa ferroviaria rimane peraltro tenuta a rispettare le disposizioni nazionali e ☒ dell'Unione ☒ relative all'esercizio di servizi ferroviari, imposte in modo non discriminatorio e volte a garantire che essa sia in grado di esercitare in piena sicurezza la propria attività su percorsi specifici ☒ tenendo nel debito conto le condizioni sanitarie e sociali e i diritti dei lavoratori e dei consumatori ☒.
-

↓ 95/18/CE considerando 14
(adattato)

- (26) Le procedure per il rilascio alle imprese ferroviarie delle licenze di esercizio, come pure le procedure per il mantenimento e la modifica di queste ultime, devono ☒ essere trasparenti e rispettare il principio ☒ di non discriminazione.
-

↓ 2001/14/CE considerando 5
(adattato)

- (27) Per garantire la trasparenza e l'accesso non discriminatorio all'infrastruttura ferroviaria ☒ e ai servizi ferroviari ☒ per tutte le imprese, le informazioni necessarie per l'uso dei diritti di accesso devono essere pubblicate integralmente in un prospetto informativo della rete.
-

↓ 2001/14/CE considerando 6

- (28) Opportuni sistemi di assegnazione della capacità di infrastruttura ferroviaria e operatori concorrenziali consentiranno di realizzare un migliore equilibrio tra i modi di trasporto.
-

↓ 2001/14/CE considerando 7

- (29) La promozione dell'uso ottimale dell'infrastruttura ferroviaria permetterà di ridurre i costi dei trasporti per la società.
-

↓ 2001/14/CE considerando 10
(adattato)

- (30) Opportuni sistemi di imposizione dei diritti di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria abbinati ad opportuni sistemi di imposizione dei diritti di utilizzo di altre infrastrutture di trasporto e operatori concorrenziali ☒ devono consentire ☒ di realizzare un equilibrio ottimale tra diversi modi di trasporto ☒ su una base sostenibile ☒.

↓ 2001/14/CE considerando 11

- (31) I sistemi di imposizione dei diritti di utilizzo e di assegnazione della capacità dovrebbero consentire un accesso equo e non discriminatorio a tutte le imprese e cercare, per quanto possibile, di soddisfare le esigenze di tutti i tipi di utenti e di traffico in maniera equa e non discriminatoria.
-

↓ 2001/14/CE considerando 16

- (32) I sistemi di imposizione dei diritti di utilizzo e di ripartizione della capacità dovrebbero consentire una concorrenza leale nella fornitura di servizi ferroviari.
-

↓ 2001/14/CE considerando 12

- (33) Nell'ambito stabilito dagli Stati membri i sistemi di imposizione del diritto di utilizzo e di assegnazione della capacità dovrebbero incoraggiare i gestori dell'infrastruttura ferroviaria ad ottimizzare l'utilizzo della loro infrastruttura.
-

↓ 2001/14/CE considerando 13

- (34) I sistemi di ripartizione della capacità dovrebbero fornire alle imprese ferroviarie segnali chiari e coerenti affinché esse possano adottare decisioni razionali.
-

↓ 2001/14/CE considerando 35

- (35) I sistemi di imposizione del diritto inviano segnali economici all'utenza. È importante che tali segnali inviati alle imprese ferroviarie siano coerenti e le portino a adottare decisioni razionali.
-

↓ 2001/14/CE considerando 14

- (36) Per tener conto delle esigenze degli utenti, o potenziali utenti, della capacità di infrastruttura ferroviaria in materia di pianificazione, nonché delle esigenze di clienti e investitori, è importante che il gestore dell'infrastruttura assicuri una ripartizione della capacità di infrastruttura in funzione della necessità di mantenere e migliorare i livelli di affidabilità del servizio.
-

↓ 2001/14/CE considerando 15

- (37) È auspicabile prevedere incentivi per le imprese ferroviarie e il gestore dell'infrastruttura affinché riducano al minimo le perturbazioni della rete e ne migliorino l'efficienza.
-

↓ 2001/14/CE considerando 9

- (38) Gli Stati membri dovrebbero avere la possibilità di consentire agli acquirenti di servizi ferroviari di accedere direttamente al processo di assegnazione della capacità.

↓ 2001/14/CE considerando 17

- (39) È importante tener conto delle esigenze commerciali sia dei richiedenti che del gestore dell'infrastruttura.
-

↓ 2001/14/CE considerando 18

- (40) È importante lasciare ai gestori dell'infrastruttura la massima flessibilità in materia di ripartizione della capacità di infrastruttura, ma tale flessibilità deve essere compatibile con il soddisfacimento delle ragionevoli esigenze dei richiedenti.
-

↓ 2001/14/CE considerando 19

- (41) Le procedure di assegnazione della capacità devono evitare che lo sviluppo dell'attività delle imprese che sono o intendono divenire titolari di diritti di accesso all'infrastruttura sia soggetto a vincoli eccessivi.
-

↓ 2001/14/CE considerando 21

- (42) Nei sistemi di assegnazione della capacità e di imposizione dei diritti di utilizzo, può tenersi conto del fatto che vari componenti della rete di infrastruttura ferroviaria possono essere stati progettati con riferimento a diverse grandi utenze.
-

↓ 2001/14/CE considerando 23
(adattato)

- (43) ☒ Poiché ☒ frequentemente le differenze a livello di utenza incidono in maniera diversa sulla capacità di infrastruttura, occorre realizzare un equilibrio tra le esigenze dei diversi servizi.
-

↓ 2001/14/CE considerando 24

- (44) I servizi gestiti in base a contratto con le autorità pubbliche possono esigere regole speciali per conservarne l'interesse per l'utenza.
-

↓ 2001/14/CE considerando 25

- (45) I sistemi di imposizione dei diritti di utilizzo e di assegnazione della capacità di infrastruttura devono tener conto della crescente saturazione e quindi della possibile penuria di capacità.
-

↓ 2001/14/CE considerando 26
(adattato)

- (46) ☒ È opportuno che i ☒ diversi tempi di programmazione dei vari tipi di traffico ☒ garantiscano ☒ il soddisfacimento delle richieste di capacità di infrastruttura presentate dopo il completamento del processo di programmazione ☒ dell'orario di servizio annuale ☒ .

↓ 2001/14/CE considerando 28

- (47) Per garantire un risultato ottimale per le imprese ferroviarie è auspicabile controllare l'uso di capacità di infrastruttura quando occorre coordinare la capacità richiesta per soddisfare le esigenze dell'utenza.
-

↓ 2001/14/CE considerando 29
(adattato)

- (48) Data la loro posizione di monopolio, i gestori dell'infrastruttura devono esaminare la capacità di infrastruttura disponibile e metodi per potenziarla nei casi in cui il processo di assegnazione della capacità non è in grado di soddisfare le esigenze dell'utenza.
-

↓ 2001/14/CE considerando 30

- (49) La mancanza di informazioni su altre richieste di imprese ferroviarie e sulle limitazioni del sistema può rendere difficile per le imprese ferroviarie ottimizzare le loro richieste di capacità di infrastruttura.
-

↓ 2001/14/CE considerando 31
(adattato)

- (50) È importante garantire un migliore coordinamento dei sistemi di assegnazione al fine di rendere più interessante il traffico ferroviario sulla rete di diversi gestori dell'infrastruttura, in particolare per il traffico internazionale.
-

↓ 2001/14/CE considerando 32

- (51) È importante ridurre al minimo le distorsioni di concorrenza che possono insorgere tra le infrastrutture ferroviarie o tra i modi di trasporto a causa di differenze significative nei principi di imposizione dei diritti di utilizzo.
-

↓ 2001/14/CE considerando 33

- (52) È auspicabile definire tali componenti del servizio d'infrastruttura che sono essenziali per consentire ad un operatore di prestare un servizio e che dovrebbero essere fornite in cambio di diritti minimi di accesso.
-

↓ 2001/14/CE considerando 34
(adattato)

- (53) Sono necessari investimenti nell'infrastruttura ferroviaria ed è opportuno che i sistemi di imposizione dei diritti di utilizzo dell'infrastruttura forniscano incentivi per i gestori ad effettuare investimenti redditizi.

↓ 2001/14/CE considerando 36

- (54) Ai fini di un'adeguata ed equa imposizione dei diritti, i gestori dell'infrastruttura devono registrare e determinare il valore delle loro attività e acquisire una buona comprensione dei fattori di costo nell'esercizio dell'infrastruttura.
-

↓ 2001/14/CE considerando 37

⇒ nuovo

- (55) È auspicabile garantire che si tenga conto dei costi esterni quando sono adottate decisioni sui trasporti ⇒ e che l'imposizione dei diritti di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria possa contribuire all'internalizzazione dei costi esterni in modo coerente ed equilibrato in tutti i modi di trasporto ⇐ .
-

↓ 2001/14/CE considerando 38

⇒ nuovo

- (56) È importante assicurare che l'imposizione dei diritti di utilizzo per il traffico ⇒ nazionale e ⇐ internazionale sia tale da consentire alle ferrovie di soddisfare le esigenze del mercato; essa dovrebbe pertanto corrispondere al costo effettivamente sostenuto per la gestione del servizio.
-

↓ 2001/14/CE considerando 39

(adattato)

- (57) Il livello generale di recupero dei costi attraverso l'imposizione dei diritti di utilizzo dell'infrastruttura inciderà sul livello dei contributi statali. Gli Stati membri possono prevedere diversi livelli di recupero generale dei costi. ☒ Occorre ☒ tuttavia che ogni sistema di imposizione dei diritti di utilizzo dell'infrastruttura consenta l'uso della rete ferroviaria al traffico che è in grado di pagare almeno il costo supplementare che impone alla società.
-

↓ 2001/14/CE considerando 40

- (58) L'infrastruttura ferroviaria è un monopolio naturale ed è quindi necessario fornire incentivi ai gestori dell'infrastruttura per ridurre i costi e gestire in modo efficiente la loro infrastruttura.
-

↓ 2001/14/CE considerando 41

(adattato)

- (59) ☒ Lo sviluppo del trasporto ferroviario deve essere conseguito ☒ avvalendosi anche degli strumenti ☒ dell'Unione ☒ disponibili, fatte salve le priorità già stabilite.

↓ 2001/14/CE considerando 42
(adattato)

- (60) Le riduzioni concesse alle imprese ferroviarie devono essere legate a risparmi effettivi dei costi amministrativi ☒ , in particolare dei costi di transazione ☒. Le riduzioni possono anche essere utilizzate per promuovere un uso efficiente dell'infrastruttura.
-

↓ 2001/14/CE considerando 43

- (61) È auspicabile fornire alle imprese ferroviarie e al gestore dell'infrastruttura incentivi per ridurre al minimo le perturbazioni della rete.
-

↓ 2001/14/CE considerando 44

- (62) L'assegnazione della capacità è associata ad un costo per il gestore dell'infrastruttura per il quale è richiesto un pagamento.
-

↓ 2001/14/CE considerando 46
(adattato)

- (63) La gestione efficiente e l'utilizzo equo e non discriminatorio dell'infrastruttura ferroviaria richiedono l'istituzione di un organismo di regolamentazione che controlli l'applicazione delle norme ☒ della presente direttiva ☒ e che intervenga come istanza d'appello, ferma restando la possibilità di sindacato giurisdizionale.
-

↓ 2001/14/CE considerando 47

- (64) Sono necessarie misure specifiche per tener conto della situazione particolare di taluni Stati membri, sotto il profilo geopolitico e geografico, e dell'organizzazione particolare del settore ferroviario in vari Stati membri, garantendo nel contempo l'integrità del mercato interno.
-

↓ nuovo

- (65) La Commissione deve avere il potere di adeguare gli allegati della presente direttiva. Poiché tali misure sono di portata generale e sono intese a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, devono essere adottate come atti delegati in conformità all'articolo 290 del trattato.
-

↓ 2001/14/CE considerando 48

- (66) Le misure necessarie per l'attuazione della presente direttiva sono adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione¹³.

¹³ GUL 184 del 17.7.1999, pag. 23.

↓ 2001/13/CE considerando 7
(adattato)

- (67) In base ai principi di sussidiarietà e proporzionalità di cui all'articolo 5 del trattato sull'Unione europea , gli obiettivi della presente direttiva, vale a dire favorire lo sviluppo delle ferrovie dell'Unione, stabilire principi generali per il rilascio delle licenze alle imprese ferroviarie e coordinare i meccanismi degli Stati membri che disciplinano la ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e i diritti dovuti per il suo utilizzo, non possono essere sufficientemente realizzati dagli Stati membri, vista la dimensione chiaramente internazionale del rilascio di tali licenze e dell'esercizio di importanti elementi delle reti ferroviarie e per l'esigenza di assicurare condizioni di accesso all'infrastruttura eque e non discriminatorie, e possono dunque, a motivo delle implicazioni transnazionali, essere realizzati meglio a livello dell'Unione . La presente direttiva non va al di là di quanto necessario per il raggiungimento di tali obiettivi.

↓ nuovo

- (68) L'obbligo di recepire la presente direttiva nel diritto nazionale deve essere limitato alle disposizioni che costituiscono una modifica sostanziale rispetto alle direttive precedenti. L'obbligo di recepire le disposizioni che sono rimaste inalterate nella sostanza deriva dalle direttive precedenti.

↓ 2007/58/CE considerando 21
(adattato)

- (69) Il recepimento e l'attuazione della presente direttiva rappresenterebbero un obbligo sproporzionato ed inutile a carico di uno Stato membro che sia privo di sistema ferroviario, e che non ne prospetti la costruzione nell'immediato futuro. Esso dovrebbe pertanto essere esonerato da tale obbligo .

↓ 2007/58/CE considerando 23
(adattato)

- (70) Conformemente al punto 34 dell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio"¹⁴, gli Stati membri sono incoraggiati a redigere e rendere pubblici, nell'interesse proprio e dell'Unione , prospetti indicanti, per quanto possibile, la concordanza tra la presente direttiva e i provvedimenti di attuazione.

↓ nuovo

- (71) La presente direttiva si applica fatti salvi i termini stabiliti nell'allegato XI, parte B, entro i quali gli Stati membri sono tenuti a conformarsi alle direttive precedenti,

¹⁴ GU C 321 del 31.12.2003, pag. 1.

↓ 2001/14/CE (adattato)

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

CAPO I

DISPOSIZIONI GENERALI

↓ 91/440/CEE (adattato)

Articolo 1

Oggetto e ambito di applicazione

1. La presente direttiva stabilisce:

- a) le regole relative alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria ed alle attività di trasporto per ferrovia delle imprese ferroviarie stabilite o che si stabiliranno in uno Stato membro (capo II) .

↓ 2001/13/CE art. 1, par. 1
(adattato)

- b) i criteri che disciplinano il rilascio, la proroga o la modifica ad opera di uno Stato membro delle licenze destinate alle imprese ferroviarie che sono stabilite o si stabiliranno nell'Unione (capo III) .

↓ 2001/14/CE (adattato)

- c) i principi e le procedure da applicare nella determinazione e nella riscossione dei diritti dovuti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e nella ripartizione della capacità di tale infrastruttura (capo IV) .

2. La presente direttiva si applica all'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria adibita a servizi ferroviari nazionali e internazionali.

↓ 91/440/CEE art. 2, par. 2
(adattato)

⊗ *Articolo 2* ⊗

⊗ **Esclusioni dall'ambito di applicazione** ⊗

1. ⊗ Il capo II non si applica alle ⊗ imprese ferroviarie ⊗ che esercitano unicamente ⊗ servizi di trasporto urbani, extraurbani o regionali.

↓ 2001/13/CE art. 1, par. 1
(adattato)

2. Gli Stati membri possono escludere dall'ambito di applicazione ⊗ del capo III ⊗:

↓ 2001/13/CE art. 1, par. 1

- a) le imprese che effettuano esclusivamente servizi ferroviari per passeggeri sull'infrastruttura ferroviaria locale e regionale autonoma;
 - b) le imprese ferroviarie che effettuano esclusivamente servizi ferroviari urbani o suburbani per passeggeri;
-

↓ 2001/13/CE art. 1, par. 1
(adattato)

- c) le imprese ferroviarie ⊗ che effettuano esclusivamente ⊗ servizi ferroviari regionali di trasporto merci;
 - d) le imprese che effettuano solo ⊗ servizi ⊗ di trasporto merci su un'infrastruttura ferroviaria privata utilizzata esclusivamente dal proprietario dell'infrastruttura per le operazioni di trasporto delle sue merci.
-

↓ 2001/14/CE (adattato)

3. Gli Stati membri possono escludere dall'ambito di applicazione ⊗ del capo IV ⊗:

- a) le reti locali e regionali isolate di trasporto passeggeri su linee ferroviarie;
- b) le reti adibite unicamente alla prestazione di servizi passeggeri ⊗ ferroviari ⊗ urbani e suburbani;
- c) le reti regionali adibite unicamente alla prestazione di servizi merci regionali da un'impresa ferroviaria esclusa ⊗ ai sensi del paragrafo 1 ⊗, finché non vi siano richieste di utilizzo della capacità della rete da parte di un altro richiedente;

↓ 2001/14/CE

- d) le infrastrutture ferroviarie private adibite unicamente alle operazioni merci del proprietario;
-

↓ 2007/58/CE art. 2, par. 1
(adattato)

- (e) i servizi di trasporto sotto forma di servizi ferroviari in transito attraverso ☒ l'Unione ☒.
-

↓ 2001/12/CE art. 1, par. 3
(adattato)

4. ☒ La presente direttiva non si applica alle ☒ imprese le cui attività ferroviarie sono limitate alla prestazione unicamente di servizi di navetta per veicoli stradali attraverso il tunnel sotto la Manica ☒ e di servizi di trasporto sotto forma di servizi di navetta per veicoli stradali attraverso il tunnel sotto la Manica ☒, ad eccezione dell'articolo 6, paragrafo 1, e degli articoli 10, 11, 12 e 28.
-

↓ 2007/58/CE art. 1, par. 1
(adattato)

5. Gli Stati membri possono escludere dall'ambito d'applicazione degli articoli 10, 11, 12 e 28 i servizi ferroviari in transito attraverso ☒ l'Unione ☒ e che hanno inizio e termine fuori del territorio ☒ dell'Unione ☒.
-

↓ 91/440/CEE (adattato)

Articolo 3

☒ Definizioni ☒

Ai fini della presente direttiva si intende per:

↓ 2001/12/CE art. 1, par. 4, lett. a)
(adattato)

- (1) "impresa ferroviaria", qualsiasi impresa pubblica o privata titolare di una licenza ai sensi ☒ della presente direttiva ☒ e la cui attività principale consiste nella prestazione di servizi per il trasporto di merci e/o di persone per ferrovia e che garantisce obbligatoriamente la trazione; sono comprese anche le imprese che forniscono solo la trazione;
- (2) "gestore dell'infrastruttura", qualsiasi organismo o impresa incaricati in particolare della creazione ☒, della gestione ☒ e della manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, ☒ compreso il traffico, ☒ la gestione ☒, il controllo-comando e la

segnalazione ☒. I compiti del gestore dell'infrastruttura per una rete o parte di essa possono essere assegnati a diversi organismi o imprese;

↓ 91/440/CEE
⇒ nuovo

- (3) "infrastruttura ferroviaria", quanto definito nell'allegato I, parte A, del regolamento (CEE) n. 2598/70 della Commissione, del 18 dicembre 1970, che fissa il contenuto delle diverse voci degli schemi per la contabilità dell'allegato I del regolamento (CEE) n. 1108/70 del 4 giugno 1970¹⁵, ⇒ che per ragioni di chiarezza sono inserite nell'allegato I della presente direttiva ⇐ ~~ad eccezione dell'ultimo trattino che, ai soli scopi della presente direttiva, sarà così formulato: «Edifici adibiti al servizio delle infrastrutture»;~~
-

↓ 2001/12/CE art. 1, par. 4, lett. b)

- (4) "servizio di trasporto internazionale di merci", il servizio di trasporto nel quale il treno attraversa almeno una frontiera di uno Stato membro; il treno può essere unito ad un altro convoglio e/o scomposto e le varie sezioni possono avere origini e destinazioni diverse, purché tutti i vagoni attraversino almeno una frontiera;
-

↓ 2007/58/CE art. 1, par. 3

- (5) "servizio di trasporto internazionale di passeggeri", il servizio di trasporto di passeggeri nel quale il treno attraversa almeno una frontiera di uno Stato membro e la cui finalità principale è trasportare passeggeri tra stazioni situate in Stati membri diversi; il treno può essere unito ad un altro convoglio e/o scomposto e le varie sezioni che lo compongono possono avere origini e destinazioni diverse, purché tutti i vagoni attraversino almeno una frontiera;
-

↓ 91/440/CEE (adattato)

- (6) "servizi urbani ed extraurbani", i servizi di trasporto che soddisfano le esigenze di un centro urbano o di un agglomerato ☒ insieme alle ☒ esigenze in materia di trasporto fra detto centro o agglomerato e le sue zone periferiche;

- (7) "servizi regionali", i servizi di trasporto destinati a soddisfare le esigenze in materia di trasporto di una regione;
-

↓ 2007/58/CE art. 1, par. 4
(adattato)

- (8) "transito", l'attraversamento del territorio ☒ dell'Unione ☒ senza caricare né scaricare merci e/o senza far salire né scendere passeggeri nel territorio ☒ dell'Unione ☒;
-

¹⁵ GUL 278 del 23.12.1970, pag. 1.

↓ 95/18/CE (adattato)

- (9) "licenza", un'autorizzazione rilasciata da uno Stato membro a un'impresa ☒ in virtù della quale ☒ è riconosciuta ☒ la sua capacità di fornire servizi di trasporto ferroviario ☒; tale capacità può essere limitata alla prestazione di determinati tipi di servizi di trasporto;
- (10) "autorità preposta al rilascio della licenza", l'organismo incaricato di rilasciare le licenze in campo ferroviario ☒ nello Stato membro ☒;
-

↓ 2001/14/CE

- (11) "assegnazione", l'assegnazione della capacità di infrastruttura ferroviaria da parte di un gestore dell'infrastruttura;
-

↓ 2001/14/CE (adattato)

- (12) "richiedente", un'impresa ferroviaria e altre persone fisiche o giuridiche, quali le autorità ☒ competenti ☒ di cui al regolamento (CEE) n. 1370/2007, nonché i caricatori, gli spedizionieri e gli operatori di trasporti combinati ☒ con un interesse di pubblico servizio o commerciale ad acquisire capacità di infrastruttura ☒;
- (13) "infrastruttura saturata", ☒ un elemento ☒ dell'infrastruttura dove, anche dopo il coordinamento delle diverse richieste di capacità non è possibile soddisfare pienamente la domanda, in determinati periodi;
- (14) "piano di potenziamento della capacità", una misura o una serie di misure con un calendario di attuazione volte a rimediare alle limitazioni di capacità che portano a dichiarare ☒ un elemento ☒ dell'infrastruttura "infrastruttura saturata";
- (15) "coordinamento", la procedura in base alla quale ☒ il gestore dell'infrastruttura ☒ e i richiedenti cercano di risolvere situazioni in cui esistono richieste di capacità di infrastruttura confliggenti;
- (16) "accordo quadro", un accordo di carattere generale giuridicamente vincolante di diritto pubblico o privato, che definisce i diritti e gli obblighi di un richiedente e del gestore dell'infrastruttura in relazione alla capacità di infrastruttura da assegnare e ai diritti da riscuotere per un periodo superiore alla vigenza di un orario di servizio;
-

↓ 2001/14/CE

- (17) "capacità dell'infrastruttura", la possibilità di programmare linee ferroviarie richieste su un elemento dell'infrastruttura per un certo periodo;
-

↓ 2001/14/CE

- (18) "rete", l'intera infrastruttura ferroviaria gestita da un gestore dell'infrastruttura;
- (19) "prospetto informativo della rete", un documento in cui sono precisati in dettaglio le regole generali, le scadenze, le procedure e i criteri relativi ai sistemi di imposizione

dei diritti e di assegnazione della capacità e che contiene anche ogni altra informazione necessaria per presentare richieste di capacità di infrastruttura;

- (20) "linea ferroviaria", la capacità di infrastruttura necessaria per far viaggiare un convoglio tra due località in un dato periodo;

↓ 2001/14/CE

- (21) "orario di servizio", i dati che definiscono tutti i movimenti programmati dei treni e del materiale rotabile sull'infrastruttura in questione durante il suo periodo di validità.

↓ 91/440/CEE (adattato)

⊗ CAPO II ⊗

⊗ SVILUPPO DELLE FERROVIE DELL'UNIONE ⊗

SEZIONE 1

↓ 2001/12/CE art. 1, par. 5

INDIPENDENZA GESTIONALE

↓ 2001/12/CE art. 1, par. 6
(adattato)

Articolo 4

⊗ **Indipendenza delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura** ⊗

1. Gli Stati membri provvedono affinché, in materia di gestione, di amministrazione e di controllo interno in materia amministrativa, economica e contabile, le imprese ferroviarie ⊗ direttamente o indirettamente possedute o controllate dagli Stati membri ⊗ abbiano uno status indipendente in virtù del quale dispongano, in particolare, di un patrimonio, di un bilancio e di una contabilità distinti da quelli degli Stati.

2. Nel rispetto delle regole quadro e specifiche in materia di diritti e di assegnazione stabilite dagli Stati membri, il gestore dell'infrastruttura è responsabile della propria gestione, della propria amministrazione e del proprio controllo interno.

↓ 91/440/CEE art. 5, par. 1
(adattato)

Articolo 5

⊗ **Gestione delle imprese ferroviarie secondo principi commerciali** ⊗

1. Gli Stati membri provvedono affinché alle imprese ferroviarie possano adattare le loro attività al mercato e di gestirle sotto la responsabilità dei loro organi direttivi, per fornire prestazioni efficaci e adeguate con la minor spesa possibile in rapporto alla qualità del servizio richiesto.

Le imprese ferroviarie devono essere gestite secondo i principi validi per le società commerciali, a prescindere dalla loro proprietà, anche per quanto riguarda gli obblighi di servizio pubblico imposti dallo Stato membro all'impresa e i contratti di servizio pubblico conclusi dalla medesima con le autorità competenti dello Stato.

↓ 91/440/CEE art. 5, par. 2
(adattato)

2. Le imprese ferroviarie definiscono i loro programmi di attività, compresi i piani di investimento e di finanziamento. Detti programmi mirano al raggiungimento dell'equilibrio finanziario delle imprese e alla realizzazione degli altri obiettivi in materia di gestione tecnica, commerciale e finanziaria; essi devono inoltre indicare i mezzi per realizzare tali obiettivi.

↓ 91/440/CEE art. 5, par. 3
(adattato)

3. Con riferimento agli orientamenti di politica generale adottati dallo Stato membro e in considerazione dei piani o contratti nazionali, eventualmente pluriennali, compresi i piani di investimento e di finanziamento, le imprese ferroviarie sono in particolare libere di:

↓ 91/440/CE

- a) stabilire la propria organizzazione interna, fatte salve le disposizioni degli articoli 7, 29 e 39;
- b) disciplinare le modalità della fornitura e della commercializzazione dei servizi e stabilirne la tariffazione, fatto salvo il regolamento (CE) n. 1370/2007;
- c) prendere le decisioni concernenti il personale, la gestione patrimoniale e gli acquisti propri;
- d) sviluppare la loro quota di mercato, elaborare nuove tecnologie, creare nuovi servizi e adottare tecniche di gestione innovative;
- e) avviare nuove attività in settori associati all'attività ferroviaria.

↓ nuovo

4. Se lo Stato membro possiede o controlla, direttamente o indirettamente, l'impresa ferroviaria, i suoi diritti di controllo riguardanti la gestione non superano i diritti in materia di gestione che il diritto societario nazionale concede agli azionisti delle società per azioni private. Gli orientamenti di politica generale menzionati nel paragrafo 3, che lo Stato può fissare per le società nell'ambito dell'esercizio di controllo degli azionisti, possono essere solo

di carattere generale e non interferiscono con decisioni specifiche della direzione in materia commerciale.

↓ 91/440/CEE (adattato)
⇒ nuovo

SEZIONE 2

SEPARAZIONE DELLA GESTIONE DELL'INFRASTRUTTURA E DEL
L'ATTIVITÀ DI TRASPORTO ⇒ E DEI DIVERSI TIPI DI ATTIVITÀ DI TRASPORTO

↓ 2001/12/CE art. 1, par. 7
(adattato)
⇒ nuovo

Articolo 6

Separazione contabile

1. Gli Stati membri provvedono affinché sia i conti profitti e perdite, sia i bilanci siano tenuti separati e siano pubblicati per le attività connesse alla prestazione di servizi di trasporto e per quelle connesse alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria. Il finanziamento pubblico concesso ad uno di questi due settori di attività non può essere trasferito all'altro.
 2. Gli Stati membri possono inoltre prevedere che detta separazione comporti sezioni organiche distinte all'interno di una stessa impresa o che la gestione dell'infrastruttura e dei servizi di trasporto sia esercitata da enti distinti.
-

↓ 2001/12/CE art. 1, par. 10
(adattato)

3. Gli Stati membri provvedono affinché i conti profitti e perdite e i bilanci siano tenuti separati e siano pubblicati da un lato, per le attività connesse con la prestazione di servizi di trasporto di merci e, dall'altro, per le attività connesse con la prestazione di servizi di trasporto di passeggeri . I fondi pubblici erogati per le attività relative alla prestazione di servizi di trasporto per servizio pubblico devono figurare separatamente , per ciascun contratto di servizio pubblico, nella pertinente contabilità e non possono essere trasferiti alle attività relative alla prestazione di altri servizi di trasporto o altre attività.
-

↓ 2001/12/CE art. 1, par. 7
(adattato)
⇒ nuovo

4. I conti relativi ai diversi settori di attività di cui ai paragrafi 1 e 3 sono tenuti in modo da ~~riflettere tale divieto~~ ⇒ permettere di verificare che il divieto di trasferire i fondi pubblici da settore di attività ad un altro sia rispettato .

Articolo 7

☒ **Indipendenza delle funzioni essenziali dei gestori dell'infrastruttura** ☒

1. Gli Stati membri provvedono affinché le funzioni essenziali che determinano l'accesso equo e non discriminatorio all'infrastruttura, elencate all'allegato II, siano attribuite a enti o società che non prestano a loro volta servizi di trasporto ferroviario. Indipendentemente dalle strutture organizzative è necessario provare che il presente obiettivo è stato realizzato.

⇒L'allegato II può essere riveduto alla luce dell'esperienza acquisita, in conformità alla procedura di cui all'articolo 60. ⇐

↓ 2001/12/CE art. 1, par. 7
(adattato)

Gli Stati membri possono tuttavia ☒ attribuire ☒ alle imprese ferroviarie o a qualsiasi altro organismo la responsabilità di ☒ contribuire allo sviluppo ☒ dell'infrastruttura ferroviaria, ad esempio ☒ mediante ☒ investimenti, manutenzione e finanziamento.

~~4. Entro il 15 marzo 2006 l'applicazione del paragrafo 3 è oggetto di una relazione della Commissione a norma dell'articolo 10 ter.~~

↓ 2001/14/CE (adattato)

2. Se il gestore dell'infrastruttura non è indipendente da un'impresa ferroviaria sul piano giuridico, organizzativo o decisionale, le funzioni di cui al capo IV, sezioni 3 e 4, sono svolte ☒ , rispettivamente, ☒ da un organismo incaricato della determinazione dei diritti ☒ e da un organismo incaricato della ripartizione della capacità ☒ indipendenti dalle imprese ferroviarie sul piano giuridico, organizzativo e decisionale.

↓ nuovo

3. Ove le disposizioni del capo IV, sezioni 2 e 3, facciano riferimento alle funzioni essenziali del gestore dell'infrastruttura, esse sono intese in riferimento all'organismo incaricato della determinazione dei diritti o all'organismo incaricato della ripartizione di capacità in funzione delle rispettive competenze.

↓ 91/440/CEE

SEZIONE 3

RISANAMENTO FINANZIARIO

↓ 2001/12/CE art. 1, par. 8
(adattato)
⇒ nuovo

Articolo 8

☒ Sano finanziamento del gestore dell'infrastruttura ☒

1. Gli Stati membri ☒ sviluppano l' ☒ infrastruttura ferroviaria nazionale tenendo conto eventualmente delle esigenze generali ☒ dell'Unione ☒. ⇒ A tale scopo essi pubblicano, entro due anni dall'entrata in vigore della presente direttiva, una strategia di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria al fine di soddisfare le esigenze future in materia di mobilità sulla base di un finanziamento sano e sostenibile del sistema ferroviario. Tale strategia comprende un periodo di almeno cinque anni e può essere rinnovata. ⇐

2. Nel rispetto degli articoli ☒ 93, 107 e 108 ☒ del trattato, ☒ gli Stati membri possono inoltre erogare al gestore dell'infrastruttura ☒ un finanziamento sufficiente in funzione dei compiti, della dimensione ☒ dell'infrastruttura ☒ e delle esigenze finanziarie, in particolare per far fronte a nuovi investimenti.

3. Nell'ambito della politica generale stabilita dallo Stato e ⇒ tenendo conto della strategia di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria di cui al paragrafo 1 ⇐, il gestore dell'infrastruttura ☒ adotta ☒ un piano commerciale comprendente i programmi di investimento e di finanziamento. Il piano ha lo scopo di garantire l'uso ☒, la fornitura ☒ e lo sviluppo ottimali ed efficienti dell'infrastruttura, assicurando al tempo stesso l'equilibrio finanziario e prevedendo i mezzi per conseguire tali obiettivi. ⇒ Il gestore dell'infrastruttura accerta che tutti i richiedenti siano stati consultati prima di approvare il piano commerciale. L'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 55 emette un parere non vincolante sull'adeguatezza del piano commerciale per il conseguimento di tali obiettivi. ⇐

↓ 2001/14/CE (adattato)
⇒ nuovo

4. Gli Stati membri assicurano che la contabilità del gestore dell'infrastruttura, in condizioni normali di attività e nell'arco di un periodo ~~ragionevole~~ ⇒ non superiore a tre anni ⇐, presenti almeno un equilibrio tra, da un lato, il gettito dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura, le eccedenze provenienti da altre attività commerciali e i contributi statali e, dall'altro, i costi di infrastruttura ☒, compresi, se del caso, i pagamenti anticipati concessi dallo Stato. ☒

↓ 2001/14/CE

Fatto salvo l'eventuale obiettivo a lungo termine della copertura da parte dell'utilizzatore dei costi di infrastruttura per tutti i modi di trasporto sulla base di una concorrenza intermodale equa e non discriminatoria, quando il trasporto ferroviario è competitivo rispetto ad altri modi di trasporto, nell'ambito dei principi di imposizione dei diritti di cui agli articoli 31 e 32, uno Stato membro può imporre al gestore dell'infrastruttura di conseguire un equilibrio della contabilità senza contributi statali.

↓ 91/440/CEE

~~Articolo 78~~

~~Il gestore dell'infrastruttura applica alle imprese ferroviarie che utilizzano l'infrastruttura ferroviaria da lui gestita un canone di utilizzazione dell'infrastruttura stessa. Previa consultazione di detto gestore, gli Stati membri definiscono le modalità per la fissazione del canone.~~

~~Il canone di utilizzazione è calcolato in modo da evitare discriminazioni tra le imprese ferroviarie e può tenere in particolare conto del totale dei chilometri percorsi, della composizione del treno e di ogni esigenza specifica in relazione a fattori quali la velocità, il carico per asse e il grado o il periodo di utilizzazione dell'infrastruttura.~~

↓ 91/440/CEE art. 9, parr. 1 e 2
(adattato)
⇒ nuovo

Articolo 9

⊗ Riduzione trasparente del debito ⊗

1. ⇒ Fatta salva la normativa dell'Unione sugli aiuti di Stato e in conformità agli articoli 93, 107 e 108 del trattato ⇐ ~~In cooperazione con le imprese ferroviarie pubbliche esistenti,~~ gli Stati membri creano meccanismi adeguati per contribuire alla riduzione dell'indebitamento delle imprese ⊗ ferroviarie pubbliche ⊗ ad un livello che non ostacoli una sana gestione finanziaria e per attuare il risanamento della loro situazione finanziaria.

2. ⊗ Ai fini di cui al paragrafo 1, ⊗ gli Stati membri impongono che, nell'ambito della contabilità delle imprese, sia istituito un servizio distinto per l'ammortamento dei debiti.

Al passivo di questo servizio possono essere trasferiti, fino ad estinzione, tutti i prestiti contratti dall'impresa per finanziare gli investimenti e per coprire le eccedenze di spese di gestione risultanti dall'attività di trasporto ferroviario o dalla gestione dell'infrastruttura ferroviaria. I debiti derivanti da attività di società affiliate non possono essere presi in considerazione.

↓ nuovo

3. I paragrafi 1 e 2 non si applicano ai debiti o agli interessi dovuti sui debiti contratti dalle imprese dopo il 15 marzo 2001 o, per gli Stati membri che hanno aderito all'Unione dopo il 15 marzo 2001, dopo la data di adesione.

↓ 2001/12/CE art. 1, par. 9

~~3. La concessione, da parte degli Stati membri, degli aiuti destinati alla eliminazione dei debiti di cui al presente articolo avviene nel rispetto degli articoli 73, 87 e 88 del trattato.~~

↓ 91/440/CEE (adattato)

SEZIONE 4

ACCESSO ALL'INFRASTRUTTURA ☒ E AI SERVIZI ☒ FERROVIARI

↓ 2001/12/CE art. 1, par. 11
(adattato)

Articolo 10

☒ Condizioni di accesso all'infrastruttura ferroviaria ☒

~~2. Alle imprese ferroviarie che rientrano nell'ambito di applicazione di cui all'articolo 2 è riconosciuto l'accesso, a condizioni eque, all'infrastruttura degli altri Stati membri per l'esercizio dei servizi di trasporti combinati internazionali di merci.~~

↓ 2004/51/CE art. 1, par. 2, lett. a)
(adattato)
⇒ nuovo

~~3. Alle imprese ferroviarie che rientrano nell'ambito di applicazione di cui all'articolo 2 è riconosciuto, a condizioni eque, l'accesso alla rete ferroviaria transeuropea per il trasporto di merci di cui all'articolo 10 bis e all'allegato I e, entro il 1° gennaio 2006, all'intera rete ferroviaria, per l'esercizio dei servizi di trasporto internazionale di merci.~~

1. ~~Inoltre, entro il 1° gennaio 2007,~~ Alle imprese ferroviarie che rientrano nell'ambito di applicazione ☒ della presente direttiva ☒ è consentito, a condizioni eque, ☒ non discriminatorie e trasparenti, ☒ l'accesso all'infrastruttura in tutti gli Stati membri per l'esercizio di tutti i tipi di servizi di trasporto ferroviario di merci. ⇒ Ciò comprende l'accesso ferroviario ai porti. ⇐

↓ 2007/58/CE art. 1, par. 8
(adattato)

2. Alle imprese ferroviarie che rientrano nell'ambito di applicazione ☒ della presente direttiva ☒ è accordato ~~entro il 1° gennaio 2010~~, il diritto di accesso all'infrastruttura di tutti gli Stati membri per l'esercizio di servizi di trasporto internazionale di passeggeri. Durante lo svolgimento di un servizio di trasporto internazionale di passeggeri, le imprese ferroviarie hanno il diritto di far salire e scendere passeggeri in stazioni situate lungo il percorso internazionale, ivi compreso in stazioni situate nel medesimo Stato membro.

↓ 2007/58/CE art. 1, par. 8

Il diritto di accesso all'infrastruttura degli Stati membri per i quali la parte del trasporto internazionale di passeggeri per ferrovia rappresenta più del 50% del fatturato viaggiatori delle imprese ferroviarie nello Stato membro in questione è concesso entro il 31 dicembre 2011.

↓ 2007/58/CE art. 1, par. 8
(adattato)

☒ L'organismo o gli organismi di regolamentazione di cui all'articolo 55 stabiliscono, a seguito di una richiesta delle autorità competenti o delle imprese ferroviarie interessate, se ☒ la finalità principale del servizio sia il trasporto di passeggeri tra stazioni situate in Stati membri diversi.

↓ nuovo

La Commissione può adottare misure di attuazione che stabiliscono nei dettagli la procedura e i criteri da seguire per l'applicazione del presente paragrafo. Tali misure, destinate ad assicurare l'attuazione della presente direttiva in condizioni uniformi, sono adottate come misure di attuazione in conformità all'articolo 63, paragrafo 3.

↓ 2007/58/CE art. 1, par. 8
(adattato)

☒ *Articolo 11* ☒

☒ **Limitazione del diritto di accesso e del diritto di far salire e scendere i passeggeri** ☒

1. Gli Stati membri possono limitare il diritto di accesso di cui all'articolo 10 sui servizi da origine a destinazione che sono oggetto di uno o più contratti di servizio pubblico conformi alla normativa ☒ dell'Unione ☒ in vigore. Detta limitazione non può determinare una restrizione del diritto di far salire e scendere passeggeri in stazioni situate lungo il percorso di un servizio internazionale, ivi compreso in stazioni situate nel medesimo Stato membro, salvo se l'esercizio di tale diritto comprometta l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico.

2. L'organismo o gli organismi di regolamentazione di cui all'articolo 55 stabiliscono se l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico risulti compromesso in base ad un'analisi economica oggettiva e a criteri prestabiliti, previa richiesta:

↓ 2007/58/CE art. 1, par. 8

- a) della o delle competenti autorità di aggiudicazione del contratto di servizio pubblico,
- b) di qualsiasi altra autorità competente interessata e dotata del diritto di limitare l'accesso a titolo di tale articolo,
- c) del gestore dell'infrastruttura, o
- d) dell'impresa ferroviaria che adempie al contratto di servizio pubblico.

Le autorità competenti e le imprese ferroviarie che prestano servizi pubblici forniscono all'organismo o agli organismi di regolamentazione competenti le informazioni ragionevolmente necessarie per addivenire ad una decisione. L'organismo di regolamentazione valuta le informazioni ricevute consultandosi adeguatamente con tutte le parti interessate e informa queste ultime della sua decisione motivata entro un termine ragionevole e prestabilito e, comunque, entro due mesi dal ricevimento di tutte le informazioni necessarie.

↓ 2007/58/CE art. 1, par. 8
(adattato)

3. L'organismo di regolamentazione motiva la sua decisione e precisa il termine entro cui una delle seguenti parti può chiedere il riesame della decisione nonché le relative condizioni cui questo è assoggettato .

↓ 2007/58/CE art. 1, par. 8

- a) la o le autorità competenti,
 - b) il gestore dell'infrastruttura,
 - c) l'impresa ferroviaria che adempie al contratto di servizio pubblico, o
 - d) l'impresa ferroviaria che chiede l'accesso.
-

↓ nuovo

La Commissione può adottare misure di attuazione che stabiliscono nei dettagli la procedura e i criteri da seguire per l'applicazione dei paragrafi 1, 2 e 3 del presente articolo. Tali misure, destinate ad assicurare l'attuazione della presente direttiva in condizioni uniformi, sono adottate come misure di attuazione in conformità all'articolo 63, paragrafo 3.

↓ 2007/58/CE art. 1, par. 8
(adattato)

5. Gli Stati membri possono inoltre limitare il diritto di far salire e scendere passeggeri in stazioni situate nel medesimo Stato membro lungo il percorso di un servizio di trasporto internazionale di passeggeri se un'esclusiva per il trasporto di passeggeri tra le stazioni in questione è stata concessa a titolo di un contratto di concessione attribuito prima del 4 dicembre 2007, mediante una procedura di aggiudicazione in concorrenza equa e secondo i pertinenti principi della normativa \boxtimes dell'Unione \boxtimes . Detta limitazione può restare in vigore per la durata iniziale del contratto o per 15 anni, ove la durata sia superiore.

~~3 quinquies. Le disposizioni della presente direttiva non richiedono ad uno Stato membro di concedere, prima del 1° gennaio 2010, il diritto di accesso di cui al paragrafo 3 bis alle imprese ferroviarie, e alle relative imprese filiazioni controllate direttamente o indirettamente, che sono dotate di licenza in uno Stato membro in cui non sono concessi diritti di accesso di natura analoga.~~

6. Gli Stati membri provvedono affinché le decisioni di cui ai paragrafi 1, 2, 3 e 5 siano sottoposte a controllo giurisdizionale.

\boxtimes Articolo 12 \boxtimes

\boxtimes **Prelievo di diritti sulle imprese ferroviarie che assicurano servizi viaggiatori** \boxtimes

↓ 2007/58/CE art. 1, par. 8

1. Fatto salvo l'articolo 11, paragrafo 2, gli Stati membri possono autorizzare, alle condizioni di cui al presente articolo, l'autorità competente per i trasporti ferroviari di viaggiatori a riscuotere da imprese ferroviarie che assicurano servizi viaggiatori diritti sull'esercizio di collegamenti che sono di competenza di detta autorità e sono effettuati fra due stazioni di tale Stato membro.

Nella fattispecie, le imprese ferroviarie che forniscono servizi di trasporto nazionale o internazionale di passeggeri sono soggette al medesimo prelievo sull'esercizio delle linee di competenza di tale autorità.

↓ 2007/58/CE art. 1, par. 8
(adattato)

2. I diritti riscossi sono destinati a compensare detta autorità per gli obblighi di servizio pubblico previsti nel quadro di contratti di servizio pubblico aggiudicati in conformità del diritto \boxtimes dell'Unione \boxtimes . I proventi ottenuti da tali diritti e pagati come compensazione non \boxtimes eccedono \boxtimes quanto necessario per coprire tutti o parte dei costi originati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico in questione, tenendo conto degli introiti relativi agli stessi nonché di un margine di utile ragionevole per l'adempimento di detti obblighi.

3. I diritti riscossi sono conformi alla legislazione \boxtimes dell'Unione \boxtimes , segnatamente nel rispetto dei principi di equità, trasparenza, non discriminazione e proporzionalità, in

particolare tra prezzo medio del servizio al passeggero e livello dei diritti. La totalità dei diritti imposti ai sensi del presente paragrafo non deve compromettere la redditività economica del servizio di trasporto su rotaia di passeggeri al quale si applicano.

↓ 2007/58/CE art. 1, par. 8

4. Le autorità competenti conservano le informazioni necessarie per poter risalire sia all'origine dei diritti che all'utilizzo degli stessi. Gli Stati membri forniscono tali informazioni alla Commissione.

↓ 2001/12/CE art. 1, par. 11

~~4. In casi specifici la Commissione, su richiesta di uno Stato membro o di propria iniziativa, esamina l'applicazione e l'attuazione del presente articolo e, entro due mesi dalla ricezione di tale richiesta e previa consultazione del comitato di cui all'articolo 11 bis, paragrafo 2, decide se la misura in questione può continuare ad essere applicata. La Commissione comunica la sua decisione al Parlamento europeo, al Consiglio e agli Stati membri.~~

~~Fatto salvo l'articolo 226 del trattato, gli Stati membri possono sottoporre al Consiglio la decisione della Commissione entro un mese. Il Consiglio, che delibera a maggioranza qualificata, può in circostanze eccezionali adottare una decisione diversa entro un mese.~~

↓ 2004/51/CE art. 1, par. 2, lett. c)

~~6. I raccordi ferroviari di accesso e la prestazione di servizi connessi con attività ferroviarie nei terminali e nei porti di cui ai paragrafi 1, 2 e 3, che servono o potrebbero servire più di un cliente finale, sono forniti a tutte le imprese ferroviarie in maniera non discriminatoria e trasparente e le richieste da parte delle imprese ferroviarie possono essere soggette a restrizioni soltanto se esistono alternative valide per ferrovia a condizioni di mercato.~~

↓ 2001/14/CE (adattato)

⇒ nuovo

Articolo 13

⊗ Condizioni di accesso ai servizi ⊗

1. Le imprese ferroviarie hanno diritto, su base non discriminatoria, al pacchetto minimo di accesso di cui all'allegato III, punto 1.

2. I servizi di cui al punto 2 dell'allegato III sono forniti ⇒ da tutti gli operatori dei servizi sulla linea ⇐ su base non discriminatoria e le richieste da parte delle imprese ferroviarie possono essere rifiutate unicamente se esistono alternative valide alle condizioni di mercato. Qualora i servizi non siano offerti da un gestore dell'infrastruttura, il fornitore della "infrastruttura principale" si adopera nella misura del possibile per facilitare la fornitura dei servizi in questione.

↓ nuovo

Se l'operatore del servizio sulla linea fa parte di un ente o di una società che opera e detiene una posizione dominante anche su almeno uno dei mercati dei servizi di trasporto ferroviario per il quale il servizio è utilizzato, esso è organizzato in modo tale da essere indipendente da tale ente o società sotto il profilo giuridico, organizzativo e decisionale.

Le richieste di accesso al servizio sulla linea presentate da imprese ferroviarie possono essere respinte solo se esistono alternative valide che consentono loro di effettuare il servizio di trasporto merci o passeggeri a condizioni economicamente accettabili. L'onere di provare l'esistenza di un'alternativa valida incombe all'operatore del servizio sulla linea.

Quando esistono conflitti fra diverse richieste, l'operatore del servizio sulla linea cerca di soddisfare tutte le richieste nel miglior modo possibile. Se non esiste alcuna alternativa valida e se non è possibile soddisfare tutte le richieste di capacità per il servizio in questione sulla base di esigenze dimostrate, l'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 55 prende le misure appropriate, di propria iniziativa o sulla base di un reclamo, per assicurare che una parte adeguata della capacità sia riservata alle imprese ferroviarie diverse da quelle che fanno parte dell'ente o della società a cui appartiene anche l'operatore del servizio. Tuttavia, strutture di manutenzione e altre strutture tecniche di recente costruzione destinate a materiale rotabile nuovo specifico possono essere riservate per l'utilizzo di un'impresa ferroviaria per un periodo di cinque anni a decorrere dall'inizio dell'esercizio.

Se il servizio sulla linea non è utilizzato per almeno due anni consecutivi, il proprietario rende pubblico che la gestione del servizio è data in locazione o in leasing.

↓ 2001/14/CE (adattato)

3. Se il gestore dell'infrastruttura fornisce uno dei servizi indicati nel punto 3 dell'allegato III come servizi complementari, egli deve fornirli a richiesta ☒ delle imprese ferroviarie ☒ ☒ in modo non discriminatorio ☒.

↓ 2001/14/CE

4. Le imprese ferroviarie possono chiedere al gestore dell'infrastruttura o ad altri fornitori i servizi ausiliari elencati nel punto 4 dell'allegato III. Il gestore dell'infrastruttura non è obbligato a fornire questi servizi.

↓ nuovo

5. L'allegato III può essere modificato alla luce dell'esperienza acquisita conformemente alla procedura di cui all'articolo 60.

↓ 2001/12/CE art. 1, par. 12

~~Articolo 10bis~~

~~1. La rete ferroviaria transeuropea per il trasporto di merci consta degli elementi seguenti:~~

~~a) le linee ferroviarie indicate nelle carte di cui all'allegato I;~~

~~b) gli itinerari alternativi, se necessario, in particolare nei pressi di un'infrastruttura a capacità limitata ai sensi della direttiva 2001/14/CE. In caso di offerta dei suddetti itinerari occorre salvaguardare, per quanto possibile, i tempi di viaggio complessivi;~~

~~c) le linee di accesso a terminali che servono o che potrebbero servire più di un cliente finale e ad altri siti e impianti, comprese le linee affluenti e defluenti;~~

~~d) le linee di accesso da e verso i porti elencati nell'allegato I, comprese le linee affluenti.~~

~~2. Le linee affluenti indicate alle lettere c) e d) del paragrafo 1 coprono, alle due estremità del viaggio, la maggior distanza tra 50 km e il 20% della lunghezza del viaggio sulle linee ferroviarie di cui al paragrafo 1, lettera a).~~

~~Il Belgio e il Lussemburgo, in quanto Stati membri con una rete relativamente piccola o concentrata, possono limitare, dopo il 15 marzo 2003, la lunghezza delle linee affluenti nel primo anno ad almeno 20 km e, fino alla fine del secondo anno, ad almeno 40 km.~~

⇩ nuovo

SEZIONE 5

Accordi transfrontalieri

Articolo 14

Principi generali degli accordi transfrontalieri

1. Dagli accordi transfrontalieri fra Stati membri è soppressa qualsiasi disposizione che rappresenti una discriminazione tra imprese ferroviarie o una limitazione della libertà delle imprese ferroviarie di effettuare servizi transfrontalieri.

Tali accordi sono notificati alla Commissione, che esamina la conformità di tali accordi con la presente direttiva e decide in conformità della procedura di cui all'articolo 64, paragrafo 2, se gli accordi in questione possono continuare ad essere applicati. La Commissione comunica la decisione al Parlamento europeo, al Consiglio e agli Stati membri.

2. Fatta salva la ripartizione delle competenze fra l'Unione e gli Stati membri, in conformità al diritto dell'Unione, il negoziato e l'attuazione di accordi transfrontalieri fra gli Stati membri e i paesi terzi è soggetta alla procedura di cooperazione fra gli Stati membri e la Commissione.

La Commissione può adottare misure di attuazione che stabiliscono nei dettagli la procedura da seguire per l'applicazione del presente paragrafo. Tali misure, destinate ad assicurare l'attuazione della presente direttiva in condizioni uniformi, sono adottate come misure di attuazione in conformità all'articolo 63, paragrafo 3.

↓ 2001/12/CE art. 1, par. 13
(adattato)
⇒ nuovo

SEZIONE 6

COMPITI DI CONTROLLO DELLA COMMISSIONE

Articolo 15

⊗ Portata del monitoraggio del mercato ⊗

1. ~~Entro il 15 settembre 2001~~ La Commissione adotta le disposizioni necessarie per seguire le condizioni tecniche ed economiche e gli sviluppi di mercato del trasporto ferroviario europeo. ~~La Commissione garantisce che siano rese disponibili risorse adeguate per permettere un monitoraggio efficace del settore.~~

2. In tale contesto, la Commissione associa strettamente ai suoi lavori rappresentanti degli Stati membri e rappresentanti dei settori interessati, compresi gli utilizzatori, affinché essi siano in grado di seguire meglio gli sviluppi del settore ferroviario e l'evoluzione del mercato, di procedere alla valutazione dell'effetto delle misure adottate e di fornire gli studi d'impatto delle misure previste dalla Commissione.

3. La Commissione controlla l'uso delle reti e l'evoluzione delle condizioni quadro nel settore ferroviario, in particolare l'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura, l'assegnazione della capacità, ~~la regolamentazione e le licenze in materia di sicurezza~~ ⇒ gli investimenti nell'infrastruttura ferroviaria, l'evoluzione dei prezzi e la qualità dei servizi di trasporto ferroviario, i servizi di trasporto ferroviario oggetto di contratti di servizio pubblico, ⇐ ⊗ le licenze ⊗ e il grado di armonizzazione ⊗ tra gli Stati membri ⊗. Essa garantisce una cooperazione attiva fra i pertinenti organismi di regolamentazione negli Stati membri.

↓ 2001/12/CE art. 1, par. 13
⇒ nuovo

4. La Commissione riferisce ⇒ periodicamente ⇐ al Parlamento europeo e al Consiglio circa:

(a) l'evoluzione del mercato interno nel settore dei servizi ferroviari;

↓ 2001/12/CE art. 1, par. 13
(adattato)

(b) le condizioni quadro ⊗, comprese quelle relative ai servizi di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia ⊗;

↓ 2004/51/CE art. 1, par. 3

(c) lo stato della rete ferroviaria europea;

↓ 2001/12/CE art. 1, par. 13

- (d) l'utilizzo dei diritti di accesso;
- (e) gli ostacoli a servizi ferroviari più efficienti;
- (f) le limitazioni di infrastruttura; e
- (g) la necessità di una normativa.
-

↓ nuovo

5. Ai fini del monitoraggio del mercato da parte della Commissione gli Stati membri trasmettono annualmente le informazioni indicate nell'allegato IV e tutti gli altri dati necessari da essa chiesti.

L'allegato IV può essere modificato alla luce dell'esperienza acquisita conformemente alla procedura di cui all'articolo 60.

↓ 2001/13/CE art. 1, par. 3
(adattato)

⊗ **CAPO III** ⊗

⊗ **RILASCIO DELLE LICENZE DELLE IMPRESE FERROVIARIE** ⊗

⊗ **SEZIONE 1** ⊗

⊗ **ENTI PREPOSTI AL RILASCIO DELLE LICENZE** ⊗

Articolo 16

⊗ **Enti preposti al rilascio delle licenze** ⊗

↓ 2001/13/CE art. 1, par. 3

Ogni Stato membro designa gli enti preposti al rilascio delle licenze e all'adempimento degli obblighi previsti dal presente capo.

↓ 2001/13/CE art. 1, par. 3
(adattato)

L'ente ⊗ designato ⊗ non presta direttamente i servizi di trasporto ed è indipendente ⊗ dalle società o dagli enti ⊗ che prestano tali servizi.

↓ 95/18/CE (adattato)

SEZIONE 2

Condizioni per il rilascio della licenza

Articolo 17

⊗ **Requisiti generali** ⊗

↓ 295/18/CE
⇒ nuovo

1. Un'impresa ferroviaria ha diritto di richiedere il rilascio di una licenza nello Stato membro in cui è stabilita ⇒, purché gli Stati membri o i cittadini degli Stati membri detengano in totale oltre il 50% di tale impresa ferroviaria e la controllino di fatto, direttamente o indirettamente tramite una o più imprese intermedie, salvo disposizione contraria di un accordo con un paese terzo di cui l'Unione europea è parte contraente ⇐.

2. Gli Stati membri non rilasciano né prorogano la validità delle licenze nei casi in cui non ricorrano i requisiti fissati nel presente capo.

3. Un'impresa ferroviaria per la quale ricorrono i requisiti fissati nel presente capo ha diritto di ottenere il rilascio della licenza.

4. Nessuna impresa ferroviaria è autorizzata a prestare i servizi di trasporto ferroviario rientranti nel campo d'applicazione del presente capo se non le è stata rilasciata la licenza conforme al tipo di servizi da prestare.

↓ 95/18/CE

Tuttavia detta licenza non dà diritto di per sé stessa all'accesso all'infrastruttura ferroviaria.

↓ nuovo

5. La Commissione può adottare misure di attuazione che stabiliscono nei dettagli la procedura da seguire per l'applicazione del presente articolo, compreso l'utilizzo di un modello comune di licenza. Tali misure, destinate ad assicurare l'attuazione della presente direttiva in condizioni uniformi, sono adottate come misure di attuazione in conformità all'articolo 63, paragrafo 3.

↓ 95/18/CE (adattato)

Articolo 18

⊗ **Condizioni per il rilascio della licenza** ⊗

↓ 95/18/CE

Ogni impresa ferroviaria deve essere in grado di dimostrare alle autorità dello Stato membro preposte al rilascio delle licenze, già prima di iniziare le sue attività, che ricorrano in qualsiasi momento determinati requisiti in materia di onorabilità, capacità finanziaria e competenza professionale nonché di copertura della propria responsabilità civile, di cui agli articoli da 19 a 22.

↓ 95/18/CE (adattato)

A tal fine, ogni impresa che richiede il rilascio di una licenza deve fornire tutte le informazioni utili.

Articolo 19

⊗ **Requisiti in materia di onorabilità** ⊗

↓ 95/18/CE

Gli Stati membri definiscono le condizioni alle quali ricorrono i requisiti in materia di onorabilità per garantire che l'impresa ferroviaria richiedente la licenza o le persone responsabili della gestione:

↓ 95/18/CE artt. 5 e 6

- a) non siano stati condannati per illeciti penali gravi, ivi compresi illeciti di natura commerciale;
 - b) non siano stati oggetto di una procedura fallimentare;
 - c) non siano stati condannati per gravi violazioni di leggi specifiche relative ai trasporti;
-

↓ 2001/13/CE art. 1, par. 5)

- d) non siano stati condannati per violazioni gravi o ripetute degli obblighi derivanti dal diritto previdenziale o dal diritto del lavoro, tra cui gli obblighi derivanti dalla legislazione in materia di salute e di sicurezza sul luogo di lavoro e gli obblighi in materia di legislazione doganale qualora una società intendesse effettuare trasporti transfrontalieri di merci soggette a procedure doganali.
-

↓ 95/18/CE (adattato)

Articolo 20

⊗ **Requisiti in materia di capacità finanziaria** ⊗

↓ 95/18/CE

Ricorrono i requisiti in materia di capacità finanziaria allorché l'impresa ferroviaria richiedente la licenza può provare che potrà far fronte ai suoi obblighi effettivi e potenziali, stabiliti in base a presupposti realistici, per un periodo di dodici mesi.

↓ 95/18/CE

A tal fine, ogni richiesta di licenza è corredata quantomeno delle informazioni di cui all'allegato V.

↓ nuovo

L'allegato V può essere modificato alla luce dell'esperienza acquisita conformemente alla procedura di cui all'articolo 60.

↓ 2004/49/CE art. 29, par. 1)
(adattato)

Articolo 21

⊗ **Requisiti in materia di competenza professionale** ⊗

Sono soddisfatti i requisiti in materia di competenza professionale allorché l'impresa ferroviaria che richiede la licenza ⊗ può dimostrare che ⊗ dispone o disporrà di un'organizzazione gestionale dotata delle conoscenze o dell'esperienza necessarie per esercitare un controllo operativo e una supervisione sicuri ed efficaci sulle operazioni del tipo specificato nella licenza.

↓ 95/18/CE (adattato)

Articolo 22

⊗ **Requisiti in materia di responsabilità civile** ⊗

↓ 95/18/CE
⇒ nuovo

⇒ Fatto salvo il capo III del regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁶, ⊗ un'impresa ferroviaria deve essere coperta da idonea assicurazione ~~o avere adottato disposizioni equivalenti~~, a norma delle legislazioni nazionali e internazionali, a copertura della responsabilità civile in caso di incidenti, in particolare per quanto riguarda ~~passaggeri, il bagaglio~~, le merci trasportate, la posta e i terzi.

↓ 95/18/CE (adattato)

SEZIONE 3

Validità della licenza

Articolo 23

⊗ **Validità spaziale e temporale** ⊗

↓ 2001/13/EC art.1, par. 4
(adattato)

1. Una licenza è valida in tutto il territorio ⊗ dell'Unione ⊗.

¹⁶ G.U. L 315 del 3.12.2007, pag. 14.

↓ 95/18/CE (adattato)

2. Le licenze restano valide fintantoché l'impresa ferroviaria adempie gli obblighi previsti dal presente capo. Tuttavia, l'autorità preposta al rilascio della licenza può prescrivere che questa sia oggetto di riesame a intervalli regolari. ☒ In tal caso il riesame è effettuato almeno ogni cinque anni. ☒

↓ 95/18/CE

3. Le licenze possono contenere disposizioni specifiche in materia di sospensione o di revoca delle stesse.

↓ 95/18/CE (adattato)

Articolo 24

☒ Licenza temporanea, sospensione e approvazione ☒

1. Qualora l'autorità preposta al rilascio delle licenze nutra fondati dubbi circa la ricorrenza, da parte dell'impresa ferroviaria cui essa ha rilasciato la licenza, dei requisiti stabiliti alle sezioni 2 e 3 del presente capo, in particolare all'articolo 18, essa può, in qualsiasi momento, compiere le verifiche quanto alla ricorrenza di tali requisiti.

L'autorità preposta al rilascio delle licenze sospende o revoca la licenza se constata che per l'impresa ferroviaria non ricorrono più i requisiti fissati.

↓ 95/18/CE

2. Qualora l'autorità preposta al rilascio delle licenze di uno Stato membro constati che sussistono fondati dubbi quanto alla ricorrenza dei requisiti definiti nel presente capo da parte di un'impresa ferroviaria cui l'autorità di un altro Stato membro ha rilasciato una licenza, ne informa senza indugio tale autorità.

3. Fatte salve le disposizioni del paragrafo 1, allorché una licenza è sospesa o revocata a motivo della mancata ricorrenza dei requisiti in materia di idoneità finanziaria, l'autorità preposta al rilascio della licenza può concedere una licenza temporanea durante la riorganizzazione dell'impresa ferroviaria, purché non sia compromessa la sicurezza. La licenza temporanea è tuttavia valida soltanto per un periodo massimo di sei mesi a decorrere dalla data di concessione della stessa.

4. Qualora un'impresa ferroviaria abbia sospeso l'attività per sei mesi o non l'abbia iniziata nei sei mesi successivi al rilascio della licenza, l'autorità preposta al rilascio delle licenze può decidere che la licenza debba costituire oggetto di una nuova richiesta di conferma ovvero essere sospesa.

Nel caso di avvio dell'attività, l'impresa può chiedere che sia fissato un periodo più lungo, tenuto conto della specificità dei servizi forniti.

5. Nel caso di modifiche riguardanti la situazione giuridica di un'impresa ferroviaria, in particolare nel caso di fusione o di assunzione del controllo, l'autorità preposta al rilascio delle licenze può decidere che la licenza debba costituire oggetto di una nuova richiesta di conferma. L'impresa ferroviaria in questione può continuare l'attività a meno che l'autorità preposta al rilascio delle licenze ritenga che la sicurezza è compromessa. In tal caso la decisione deve essere motivata.

6. Qualora un'impresa ferroviaria intenda estendere o mutare in misura considerevole le proprie attività, la licenza deve essere sottoposta, per una revisione, all'autorità preposta al rilascio delle licenze.

7. L'autorità preposta al rilascio delle licenze non permette a un'impresa ferroviaria nei confronti della quale sia stato dato inizio ad una procedura concorsuale o qualsiasi altra di natura analoga di mantenere la licenza, qualora sia convinta che non sussistano prospettive realistiche di ristrutturazione finanziaria soddisfacenti entro un termine ragionevole.

↓ 2001/13/CE art.1, par. 6

8. Quando l'autorità preposta al rilascio delle licenze sospenda, revochi o modifichi una licenza, lo Stato membro in questione ne informa immediatamente la Commissione. La Commissione informa senza indugio gli altri Stati membri.

↓ 2001/13/CE art. 1, par. 7)

~~Articolo 12~~

~~1. L'impresa ferroviaria è altresì tenuta a osservare, oltre ai requisiti stabiliti dalla presente direttiva, anche la legislazione nazionale e le disposizioni regolamentari compatibili con la legislazione comunitaria e applicate in modo non discriminatorio, in particolare per quanto riguarda:~~

~~(a) i requisiti tecnici e operativi specifici per i servizi ferroviari;~~

~~(b) i requisiti di sicurezza che si applicano al personale, al materiale rotabile e all'organizzazione interna dell'impresa;~~

~~(c) le disposizioni relative alla salute, alla sicurezza, alle condizioni sociali e ai diritti dei lavoratori e dei consumatori;~~

~~(d) i requisiti applicabili a tutte le imprese nel pertinente settore ferroviario destinate a offrire vantaggi o protezione ai consumatori.~~

~~2. In qualsiasi momento un'impresa ferroviaria può sottoporre alla Commissione la questione della compatibilità delle disposizioni nazionali con il diritto comunitario, nonché la questione dell'applicazione non discriminatoria di dette disposizioni.~~

~~Qualora la Commissione reputi che il disposto della presente direttiva non venga soddisfatto, emette una comunicazione in merito alla corretta interpretazione della direttiva stessa, fatto salvo l'articolo 226 del trattato.~~

Articolo 13

~~Le imprese ferroviarie devono rispettare gli accordi applicabili ai trasporti ferroviari internazionali in vigore negli Stati membri in cui operano. Esse devono inoltre rispettare le pertinenti disposizioni fiscali e doganali.~~

↓ 95/18/CE (adattato)
⇒ nuovo

Articolo 25

⊗ Procedura per il rilascio di una licenza ⊗

1. Le procedure per il rilascio di una licenza sono rese pubbliche ~~dallo Stato membro~~ ⇒ dall'autorità preposta al rilascio delle licenze ⇐ interessata, la quale ne informa ~~la Commissione~~ ⇒ l'Agenzia ferroviaria europea ⇐.

2. L'autorità preposta al rilascio delle licenze decide sulla richiesta di rilascio senza indugio e comunque entro tre mesi dalla data in cui sono state fornite le informazioni necessarie, in particolare le informazioni di cui all'allegato V. ⊗ Essa tiene conto di tutti gli elementi di giudizio disponibili ⊗ e comunica ⇒ tempestivamente ⇐ la decisione all'impresa ferroviaria richiedente. Ogni decisione di rigetto di una richiesta deve essere motivata.

3. Gli Stati membri provvedono affinché le decisioni adottate dalla autorità preposta al rilascio delle licenze siano oggetto di ricorso giurisdizionale.

↓ 2001/14/CE (adattato)

CAPO IV

⊗ IMPOSIZIONE DEI DIRITTI PER L'UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA E ASSEGNAZIONE DI CAPACITÀ DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA ⊗

SEZIONE 1

⊗ PRINCIPI GENERALI ⊗

⊗ *Articolo 26* ⊗

⊗ Utilizzo efficace della capacità di infrastruttura ⊗

↓ 2001/14/CE

Gli Stati membri provvedono affinché i sistemi di imposizione dei diritti e di assegnazione di capacità dell'infrastruttura ferroviaria rispettino i principi enunciati nella presente direttiva e, pertanto, consentano al gestore dell'infrastruttura di immettere sul mercato la capacità di infrastruttura disponibile e di utilizzarla in maniera ottimale.

↓ 2001/14/CE art. 3 (adattato)

⇒ nuovo

Articolo 27

Prospetto informativo della rete

1. Il gestore dell'infrastruttura, previa consultazione delle parti interessate ⊗, compreso l'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 55 ⊗, elabora e pubblica un prospetto informativo della rete, ottenibile contro pagamento di un contributo che non può essere superiore al costo di pubblicazione del prospetto stesso. ⇒ Il prospetto informativo della rete è pubblicato in almeno due lingue ufficiali dell'Unione. Il contenuto del prospetto informativo della rete è disponibile gratuitamente in formato elettronico sul portale internet dell'Agenzia ferroviaria europea. ⇐

↓ 2001/14/CE

⇒ nuovo

2. Il prospetto informativo della rete determina la natura dell'infrastruttura disponibile per le imprese ferroviarie. Esso contiene informazioni sulle condizioni di accesso all'infrastruttura ferroviaria in questione ⇒ e ai servizi sulla linea ⇐. Il contenuto del prospetto informativo della rete è illustrato nell'allegato VI.

↓ nuovo

⇒ L'allegato VI può essere modificato alla luce dell'esperienza acquisita conformemente alla procedura di cui all'articolo 60. ⇐

↓ 2001/14/CE

3. Il prospetto informativo della rete è tenuto aggiornato e se necessario modificato.

4. Il prospetto informativo della rete è pubblicato almeno quattro mesi prima della scadenza del termine per la presentazione delle richieste di capacità di infrastruttura.

↓ 2004/51/CE art. 1, par. 2, lett. b)
(adattato)

⊗ Articolo 28 ⊗

⊗ Accordi tra imprese ferroviarie e gestori dell'infrastruttura ⊗

Le imprese ferroviarie che prestano servizi di trasporto ferroviario concludono, ⊗ a norma del ⊗ diritto pubblico o privato, gli accordi necessari con i gestori dell'infrastruttura ferroviaria utilizzata. Le condizioni alla base di detti accordi sono non discriminatorie e trasparenti, ai sensi delle disposizioni della presente direttiva.

↓ 2001/14/CE (adattato)

SEZIONE 2

DIRITTI PER L'UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA ⊗ E DEI SERVIZI ⊗

↓ 2001/14/CE

Articolo 29

Fissazione, calcolo e riscossione dei diritti

1. Gli Stati membri istituiscono un quadro per l'imposizione dei diritti rispettando l'indipendenza di gestione di cui dall'articolo 4.

↓ 2001/14/CE art. 4

Fatta salva la condizione dell'indipendenza di gestione, gli Stati membri stabiliscono inoltre regole specifiche in materia di imposizione o delegano tale competenza al gestore dell'infrastruttura.

↓ nuovo

Essi accertano che il quadro per l'imposizione dei diritti e le relative norme siano pubblicati nel prospetto informativo della rete.

↓ 2001/14/CE (adattato)
⇒ nuovo

☒ Il gestore dell'infrastruttura determina i diritti dovuti per l'utilizzo dell'infrastruttura e procede alla loro riscossione. ☒

2. ☒ Gli Stati membri garantiscono che ☒ i gestori dell'infrastruttura cooperino per ☒ consentire l'applicazione di sistemi efficienti di imposizione dei diritti per ☒ il funzionamento dei servizi ferroviari su più di una rete. In particolare, ☒ i gestori dell'infrastruttura ☒ mirano a garantire una competitività ottimale dei ⇒ servizi ⇐ trasporti internazionali di merci per ferrovia e assicurano l'utilizzo efficace ☒ delle reti ferroviarie ☒.

↓ nuovo

Gli Stati membri accertano che i rappresentanti dei gestori dell'infrastruttura le cui decisioni in materia di imposizione dei diritti hanno ripercussioni su altre infrastrutture si associno per coordinare l'imposizione dei diritti o per imporre diritti per l'utilizzo della pertinente infrastruttura a livello internazionale.

↓ 2001/14/CE

3. Salvo nel caso delle disposizioni specifiche di cui all'articolo 32, paragrafo 2), i gestori dell'infrastruttura provvedono a che il sistema di imposizione di diritti in vigore si basi sugli stessi principi per tutta la loro rete.

4. I gestori dell'infrastruttura provvedono affinché l'applicazione del sistema di imposizione comporti diritti equivalenti e non discriminatori per le diverse imprese ferroviarie che prestano servizi di natura equivalente su una parte simile del mercato e i diritti effettivamente applicati siano conformi alle regole di cui al prospetto informativo della rete.

5. Il gestore dell'infrastruttura ~~o l'organismo preposto alla determinazione dei diritti~~ rispetta la riservatezza commerciale delle informazioni ricevute dai richiedenti.

↓ 2001/14/CE (adattato)

Articolo 30

Costo dell'infrastruttura e contabilità

1. Tenendo debito conto della sicurezza, della manutenzione e del miglioramento della qualità del servizio di infrastruttura, devono essere concessi incentivi ai gestori per ridurre i costi di fornitura dell'infrastruttura e il livello dei diritti di accesso.

2. Gli Stati membri provvedono affinché il paragrafo 1 sia attuato attraverso un contratto concluso tra l'autorità competente e il gestore dell'infrastruttura, per un periodo minimo di ☒ cinque ☒ anni, che contempli contributi statali ~~oppure mediante l'istituzione di un opportuno sistema di regolamentazione con adeguati poteri.~~

3. ~~Quando è concluso un contratto,~~ Le condizioni ☒ contrattuali ☒ e la struttura dei pagamenti ai fini dell'erogazione di fondi al gestore dell'infrastruttura sono concordate in anticipo e coprono l'intera durata del contratto.

↓ nuovo

I principi e i parametri fondamentali di tali contratti sono stabiliti nell'allegato VII, che può essere modificato alla luce dell'esperienza acquisita conformemente alla procedura di cui all'articolo 60.

Gli Stati membri consultano le parti interessate almeno un mese prima della firma dell'accordo e pubblicano tale accordo entro un mese dalla sua conclusione.

Il gestore dell'infrastruttura si accerta che il proprio piano commerciale sia coerente con le disposizioni del contratto.

L'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 55 valuta se il rendimento del gestore dell'infrastruttura previsto a medio e lungo termine sia adeguato per raggiungere gli obiettivi di prestazione prefissati e formula le raccomandazioni pertinenti almeno un mese prima della firma del contratto.

Se intende discostarsi da tali raccomandazioni, l'autorità competente ne fornisce la motivazione all'organismo di regolamentazione.

4. I gestori dell'infrastruttura mettono a punto e aggiornano un inventario dei beni da essi gestiti contenente la valutazione attuale degli stessi e le spese dettagliate per il rinnovo e il potenziamento dell'infrastruttura.

↓ 2001/14/CE

⇒ nuovo

5. ⇒ Il gestore dell'infrastruttura e l'operatore dei servizi sulla linea stabiliscono un metodo di imputazione dei costi relativi ai diversi servizi offerti in conformità all'allegato III e ai tipi di veicoli su rotaia basato sulle migliori conoscenze disponibili in materia di causalità dei costi e sui principi di imposizione dei diritti di cui all'articolo 31. ~~È stabilito un metodo di imputazione dei costi.~~ Gli Stati membri possono richiedere un'autorizzazione preventiva. Tale metodo è aggiornato periodicamente secondo la migliore pratica internazionale.

↓ 2001/14/CE (adattato)

⇒ nuovo

Articolo 31

Principi di imposizione dei diritti

1. I diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria ☒ e dei servizi sulla linea ☒ sono pagati ☒, rispettivamente, ☒ al gestore dell'infrastruttura ☒ e all'operatore dei servizi sulla linea, ☒ che li ☒ usano ☒ per finanziare le ☒ loro ☒ attività.

2. Gli Stati membri ~~possono chiedere~~ ⇒ chiedono ⇐ al gestore dell'infrastruttura ☒ e all'operatore dei servizi sulla linea ☒ di fornire ⇒ all'organismo di regolamentazione ⇐ tutte le informazioni necessarie sui diritti imposti. Al riguardo il gestore dell'infrastruttura ☒ e l'operatore dei servizi sulla linea ☒ devono essere in grado di provare ⇒ a ciascuna impresa ferroviaria ⇐ che i diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ☒ e dei servizi ☒ effettivamente fatturati a ☒ ciascuna impresa ferroviaria ☒, a norma degli articoli da 30 a 37 sono conformi ai metodi, alle regole e, se del caso, ai criteri indicati nel prospetto informativo della rete.

3. Fatti salvi i paragrafi 4 e 5 del presente articolo o l'articolo 32, i diritti per il pacchetto minimo di accesso ~~e per l'accesso ai servizi sulla linea~~ sono stabiliti al costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario ☒ in conformità dell'allegato VIII, punto 1 ☒.

↓ nuovo

L'allegato VIII, punto 1, può essere modificato alla luce dell'esperienza acquisita conformemente alla procedura di cui all'articolo 60.

↓ 2001/14/CE

4. I diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura possono includere un elemento che rispecchi la penuria di capacità della sezione identificabile dell'infrastruttura nei periodi di congestione.

↓ nuovo

5. Quando la legislazione dell'Unione consente l'imposizione di diritti per il costo degli effetti acustici al trasporto stradale di merci, i diritti imposti per l'utilizzo dell'infrastruttura sono modificati in conformità all'allegato VIII, punto 2, per tener conto del costo degli effetti acustici causati dal funzionamento del treno.

L'allegato VIII, punto 2, può essere modificato alla luce dell'esperienza acquisita conformemente alla procedura di cui all'articolo 60, in particolare per specificare gli elementi dei diritti differenziati per l'utilizzo dell'infrastruttura.

↓ 2001/14/CE (adattato)
⇒ nuovo

I diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura possono essere modificati per tener conto del costo degli ☒ altri ☒ effetti ambientali causati dalla circolazione dei treni ⇒ non indicati nell'allegato VIII, punto 2 ⇐ . ☒ Qualsiasi ☒ modifica ☒ di questo tipo ☒ ⇒, che può garantire l'internalizzazione dei costi esterni degli inquinanti atmosferici dovuti al funzionamento del servizio ferroviario, ⇐ è modulata in funzione dell'entità dell'effetto prodotto.

Tuttavia, l'imputazione di ~~⇒ altri ⇐~~ costi ambientali che determini un aumento del totale delle entrate per il gestore è ammessa solo se ~~⇒ è autorizzata dalla legislazione dell'Unione ⇐~~ ~~ha luogo ad un livello comparabile anche~~ per il ~~modi di~~ trasporto ~~⇒ stradale di merci ⇐~~ ~~concorrenti~~.

~~In mancanza di un livello comparabile di~~ ~~⇒~~ Se l' ~~⇐~~ imputazione di ~~⊗~~ tali ~~⊗~~ costi ambientali ~~in altri modi di trasporto concorrenti~~ ~~⇒~~ per il trasporto stradale di merci non è consentito dalla legislazione dell'Unione ~~⇐~~, detta modifica non deve incidere globalmente nelle entrate del gestore dell'infrastruttura.

Qualora ~~un livello comparabile di~~ l'imputazione dei costi ambientali determini un aumento delle entrate, gli Stati membri decidono in merito all'uso degli introiti supplementari.

↓ nuovo

Le autorità competenti conservano le informazioni necessarie per poter risalire sia all'origine dei proventi derivanti dall'imputazione dei costi ambientali che all'utilizzo degli stessi. Gli Stati membri forniscono periodicamente tali informazioni alla Commissione.

↓ 2001/14/CE

6. Per evitare fluttuazioni sproporzionate e indesiderate, i diritti di cui ai paragrafi 3, 4 e 5 possono essere espressi in medie calcolate su un ragionevole numero di servizi ferroviari e periodi. L'entità relativa dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura è comunque correlata ai costi imputabili ai servizi.

↓ 2001/14/CE
⇒ nuovo

7. La fornitura dei servizi di cui all'allegato III, punto 2, non è contemplata dal presente articolo. ~~⇒ I diritti imposti per tali servizi non superano comunque il costo della loro fornitura, aumentato di un profitto ragionevole ⇐ nel fissare i prezzi dei servizi di cui all'allegato II, punto 2, si tiene conto della situazione della concorrenza nel settore dei trasporti ferroviari.~~

8. Se i servizi elencati nei punti 3 e 4 dell'allegato III come complementari e ausiliari sono offerti da un unico fornitore, i pertinenti diritti ~~⇒ non superano il ⇐ sono correlati al~~ costo di fornitura ~~⇒~~, aumentato di un profitto ragionevole ~~⇐~~ ~~calcolato sulla base del livello di utilizzo effettivo~~.

↓ 2001/14/CE

9. Possono essere riscossi diritti per la capacità utilizzata a scopo di manutenzione dell'infrastruttura. Questi diritti non devono superare la perdita netta di entrate causata al gestore dell'infrastruttura dalla manutenzione.

↓ nuovo

10. L'operatore della struttura per la fornitura dei servizi di cui all'allegato III, punti 2, 3 e 4, fornisce al gestore dell'infrastruttura le informazioni sui diritti da inserire nel prospetto informativo della rete a norma dell'articolo 27.

↓ 2001/14/CE

Articolo 32

Deroghe ai principi di imposizione dei diritti

1. Ai fini del pieno recupero dei costi da parte del gestore dell'infrastruttura, uno Stato membro può, se il mercato lo consente, applicare coefficienti di maggiorazione in base a principi efficaci, trasparenti e non discriminatori, garantendo nel contempo una competitività ottimale, in particolare per il trasporto internazionale di merci per ferrovia. Il sistema di imposizione dei diritti deve rispettare gli aumenti di produttività conseguiti dalle imprese ferroviarie.

Il livello dei diritti stabiliti non deve tuttavia precludere l'utilizzo dell'infrastruttura a segmenti del mercato che possono pagare quanto meno il costo direttamente imputabile, più un tasso di rendimento accettabile per il mercato, alla prestazione del servizio ferroviario.

↓ nuovo

Tali segmenti di mercato sono stabiliti in conformità ai criteri fissati nell'allegato VIII, punto 3, previa approvazione dell'organismo di regolamentazione. Per i segmenti di mercato per i quali non esiste traffico i coefficienti di maggiorazione non possono essere inclusi nel sistema di imposizione dei diritti.

L'allegato VIII, punto 3, può essere modificato alla luce dell'esperienza acquisita conformemente alla procedura di cui all'articolo 60.

↓ 2001/14/CE
⇒ nuovo

2. Per progetti di investimento specifici, da realizzare in futuro o ultimati ~~al massimo quindici anni prima dell'entrata in vigore della presente direttiva~~ ⇒ dopo il 1988 ⇐, il gestore dell'infrastruttura può stabilire o mantenere diritti più elevati, sulla base dei costi a lungo termine di tali progetti, purché si tratti di progetti che migliorano l'efficienza e/o la redditività e che, in caso contrario, non potrebbero o non avrebbero potuto essere attuati. Tale sistema di imposizione dei diritti può inoltre comportare accordi di ripartizione dei rischi connessi ai nuovi investimenti.

↓ nuovo

3. I treni dotati di sistema europeo di controllo dei treni (ETCS) che circolano su linee attrezzate con sistemi nazionali di controllo-comando e di segnalazione beneficiano di una

riduzione temporanea dei diritti imposti per l'utilizzo per l'infrastruttura in conformità all'allegato VIII, punto 5.

L'allegato VIII, punto 5, può essere modificato alla luce dell'esperienza acquisita conformemente alla procedura di cui all'articolo 60.

↓ 2001/14/CE art. 8

4. Per impedire discriminazioni, occorre garantire che i diritti medi e marginali di ogni gestore dell'infrastruttura per usi equivalenti della sua infrastruttura siano comparabili e che i servizi comparabili sullo stesso segmento di mercato siano soggetti agli stessi diritti. Il gestore dell'infrastruttura deve dimostrare nel prospetto informativo della rete, senza rivelare informazioni commerciali riservate, che il sistema di imposizione dei diritti soddisfa questi requisiti.

↓ 2001/14/CE
⇒ nuovo

5. Se un gestore di infrastruttura intende modificare gli elementi essenziali del sistema di imposizione dei diritti di cui al paragrafo 1 deve renderli pubblici con almeno tre mesi di anticipo ⇒ rispetto al termine per la pubblicazione del prospetto informativo della rete in conformità all'articolo 27, paragrafo 4 ⇐.

↓ 2001/14/CE (adattato)

Articolo 33

Riduzioni

1. Fatti salvi gli articoli ☒ 101, 102, 106 e 107 ☒ del trattato e in deroga ☒ al principio del costo diretto stabilito ☒ all'articolo 31, paragrafo 3, della presente direttiva, le riduzioni sui diritti imposti ad un'impresa ferroviaria dal gestore dell'infrastruttura per qualsiasi servizio devono rispettare i criteri di cui al presente articolo.

↓ 2001/14/CE
⇒ nuovo

2. Ad eccezione del paragrafo 3, le riduzioni si limitano all'economia effettiva realizzata dal gestore dell'infrastruttura dei costi amministrativi. Per determinare il livello di riduzione, non si può tener conto delle economie integrate nei diritti applicati.

3. Il gestore dell'infrastruttura può istituire regimi aperti a tutti gli utenti dell'infrastruttura, per flussi di traffico specifici, che prevedono riduzioni limitate nel tempo al fine di promuovere lo sviluppo di nuovi servizi ferroviari o riduzioni volte a incentivare l'uso di linee notevolmente sotto utilizzate.

4. Le riduzioni possono riferirsi soltanto ai diritti applicati ad una sezione determinata dell'infrastruttura.

5. A servizi analoghi si applicano sistemi di riduzione analoghi. ⇒ I sistemi di riduzione si applicano in modo non discriminatorio a qualsiasi impresa ferroviaria. ⇐

Articolo 34

Sistemi di compensazione per la mancata copertura dei costi ambientali, dei costi connessi ad incidenti e dei costi di infrastruttura

1. Gli Stati membri possono introdurre un sistema di compensazione di durata limitata per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria per i costi ambientali, i costi connessi ad incidenti e i costi di infrastruttura non imputati in modi di trasporto concorrenti, ove la mancata copertura sia comprovabile e nella misura in cui tali costi superino i costi equivalenti della ferrovia.

↓ 2001/14/EC (adattato)

2. Se ☒ un'impresa ferroviaria ☒ che beneficia di una compensazione usufruisce di un diritto esclusivo, la compensazione deve essere accompagnata da vantaggi comparabili per gli utenti.

↓ 2001/14/CE

3. Il metodo usato e i calcoli effettuati devono essere resi pubblici. In particolare deve essere possibile dimostrare i costi specifici dell'infrastruttura di trasporto concorrente che vengono evitati e garantire che il sistema sia applicato alle imprese a condizioni non discriminatorie.

↓ 2001/14/CE (adattato)

4. Gli Stati membri assicurano la compatibilità di tale sistema con gli articoli ☒ 93, 107 e 108 ☒ del trattato.

↓ 2001/14/CE (adattato)

Articolo 35

Sistema di prestazioni

1. I sistemi di imposizione dei diritti incoraggiano le imprese ferroviarie e il gestore dell'infrastruttura a ridurre al minimo le perturbazioni e a migliorare le prestazioni della rete ferroviaria ☒ mediante un sistema di prestazioni ☒. Questo sistema può prevedere sanzioni per atti che perturbano il funzionamento della rete, compensazioni per le imprese vittime di tali perturbazioni nonché premi in caso di prestazioni superiori alle previsioni.

↓ 2001/14/CE

⇒ nuovo

2. I principi di base del sistema di prestazioni ⇒ indicati nell'allegato VIII, punto 4, ⇐ si applicano a tutta la rete.

↓ nuovo

L'allegato VIII, punto 4, può essere modificato alla luce dell'esperienza acquisita in conformità alla procedura di cui all'articolo 60.

↓ 2001/14/CE (adattato)
⇒ nuovo

Articolo 36

Diritti di riserva di capacità

I gestori dell'infrastruttura possono applicare un diritto adeguato per la capacità assegnata ma non utilizzata. Tale diritto serve a incentivare un utilizzo efficiente della capacità. ⇒ È imposto un diritto di prenotazione se più di un richiedente chiede l'assegnazione di una linea ferroviaria nell'ambito dell'elaborazione dell'orario annuale ⇐

I gestori dell'infrastruttura debbono essere permanentemente in grado di indicare a qualsiasi interessato la capacità d'infrastruttura già assegnata alle imprese ferroviarie utilizzatrici.

↓ nuovo

Articolo 37

Cooperazione in materia di sistemi di imposizione dei diritti su più reti

Gli Stati membri provvedono affinché i gestori dell'infrastruttura cooperino al fine di consentire l'efficace applicazione dei coefficienti di maggiorazione di cui all'articolo 32 e dei sistemi di prestazioni di cui all'articolo 35 al traffico che interessa più di una linea. Al fine di ottimizzare la competitività dei servizi ferroviari internazionali i gestori dell'infrastruttura stabiliscono le procedure appropriate in conformità della presente direttiva.

↓ 2001/14/CE

SEZIONE 3

ASSEGNAZIONE DELLA CAPACITÀ DI INFRASTRUTTURA

↓ 2001/14/CE

Articolo 38

Diritti connessi alla capacità

1. La capacità di infrastruttura è assegnata dal gestore dell'infrastruttura e, una volta assegnata ad un richiedente, non può essere trasferita dal beneficiario ad un'altra impresa o servizio.

Qualsiasi forma di transazione avente per oggetto la capacità di infrastruttura è vietata e ha come conseguenza l'esclusione da una nuova assegnazione di capacità.

L'utilizzo della capacità da parte di un'impresa ferroviaria nello svolgimento delle attività di un richiedente che non è un'impresa ferroviaria non è considerato un trasferimento.

2. Il diritto di utilizzare capacità specifiche di infrastruttura sotto forma di linee ferroviarie può essere concesso ai richiedenti per una durata massima non superiore alla vigenza di un orario di servizio.

Un gestore dell'infrastruttura e un richiedente possono concludere un accordo quadro, a norma dell'articolo 42, per l'utilizzo della capacità sull'infrastruttura ferroviaria interessata per un periodo superiore alla vigenza di un orario di servizio.

↓ 2001/14/EC (adattato)

3. I diritti ed obblighi rispettivi dei gestori dell'infrastruttura e dei richiedenti in materia di assegnazione della capacità sono ☒ stabiliti ☒ in sede contrattuale o ☒ nella ☒ normativa ☒ degli Stati membri ☒.

↓ 2007/58/CE art. 2, par. 3
(adattato)

4. Qualora un richiedente intenda chiedere capacità di infrastruttura al fine di svolgere un servizio di trasporto internazionale di passeggeri di cui all'articolo 2, informa i gestori dell'infrastruttura e gli organismi di regolamentazione interessati. Per ☒ poter ☒ valutare ☒ se ☒ lo scopo del servizio internazionale ☒ consista ☒ nel trasportare passeggeri tra stazioni situate in Stati membri diversi e ☒ quale sia ☒ il potenziale impatto economico sui contratti di servizio pubblico esistenti, gli organismi di regolamentazione si assicurano che siano informate l'autorità competente che ☒ su tale percorso ☒ ha attribuito un servizio di trasporto ferroviario di passeggeri definito in un contratto di servizio pubblico, eventuali altre autorità competenti interessate che hanno la facoltà di limitare l'accesso ai sensi dell'articolo 9, paragrafo 3 e le imprese ferroviarie che adempiono al contratto di servizio pubblico sul percorso di detto servizio di trasporto internazionale di passeggeri.

↓ 2001/14/CE (adattato)

Articolo 39

Assegnazione della capacità

1. Gli Stati membri possono ☒ stabilire ☒ un quadro per l'assegnazione della capacità di infrastruttura ☒ subordinato alla condizione dell' ☒ indipendenza di gestione di cui all'articolo 4. Devono essere stabilite regole specifiche per l'assegnazione della capacità. Il gestore dell'infrastruttura svolge le procedure di assegnazione della capacità. In particolare, egli assicura che la capacità di infrastruttura sia assegnata equamente, in modo non discriminatorio e nel rispetto del diritto ☒ dell'Unione ☒.

↓ 2001/14/CE

~~2. Se il gestore dell'infrastruttura non è indipendente dalle imprese ferroviarie sul piano giuridico, organizzativo o decisionale, le funzioni di cui al paragrafo 1 e descritte nel presente capo sono svolte da un organismo preposto all'assegnazione della capacità indipendente dalle imprese ferroviarie sul piano giuridico, organizzativo e decisionale.~~

2. I gestori dell'infrastruttura e gli organismi preposti all'assegnazione della capacità rispettano la riservatezza commerciale delle informazioni ricevute.

Articolo 40

Cooperazione per l'assegnazione della capacità di infrastruttura su più reti

↓ 2001/14/CE (adattato)

⇒ nuovo

1. ☒ Gli Stati membri provvedono affinché ☒ i gestori dell'infrastruttura cooperino per consentire la creazione e l'assegnazione efficienti della capacità di infrastruttura su più reti ⇒ anche nell'ambito degli accordi quadro di cui all'articolo 42 ⇐ . ~~Essi organizzano linee ferroviarie internazionali, in particolare nel quadro della Rete ferroviaria transeuropea per il trasporto di merci.~~ ☒ I gestori dell'infrastruttura ☒ definiscono le procedure necessarie a tal fine in conformità della presente direttiva ⇒ e organizzano di conseguenza le linee ferroviarie internazionali ⇐ .

⇒ Gli Stati membri provvedono affinché i rappresentanti dei gestori dell'infrastruttura le cui decisioni di assegnazione hanno un impatto sull'attività di altri gestori dell'infrastruttura si associno ⇐ al fine di coordinare l'assegnazione della capacità di infrastruttura ☒, o di assegnare tutta la pertinente capacità di infrastruttura, ☒ a livello internazionale ⇒, fatte salve le norme specifiche contemplate dalla legislazione dell'Unione sulle reti ferroviarie orientate al trasporto merci ⇐. ~~associa rappresentanti dei gestori di tutte le infrastrutture ferroviarie le cui decisioni d'assegnazione hanno un impatto sull'attività di più gestori di infrastruttura.~~ Possono essere associati a dette procedure rappresentanti di gestori di infrastruttura ☒ di paesi terzi ☒.

2. La Commissione ⇒ e i rappresentanti degli organismi di regolamentazione, che cooperano ai sensi dell'articolo 57, ⇐ ☒ sono ☒ informati ⇒ di tutte le riunioni in cui sono elaborati i principi e le pratiche comuni per l'assegnazione dell'infrastruttura ⇐ e ☒ sono ☒ invitati a parteciparvi come osservatori. ⇒ Nel caso di sistemi di assegnazione informatici, gli organismi di regolamentazione ricevono da questi sistemi informazioni sufficienti per consentire loro di svolgere il controllo regolamentare ai sensi dell'articolo 56. ⇐

↓ 2001/14/CE

3. Nelle riunioni o nel corso di altre attività concernenti l'assegnazione della capacità di infrastruttura per i servizi ferroviari su più reti, le decisioni sono adottate unicamente dai rappresentanti dei gestori dell'infrastruttura.

4. I partecipanti alla cooperazione di cui al paragrafo 1 provvedono affinché i requisiti di partecipazione, le modalità di funzionamento e tutti i criteri utilizzati per valutare e assegnare la capacità di infrastruttura siano resi pubblici.

5. Nell'ambito della cooperazione di cui al paragrafo 1, i gestori dell'infrastruttura valutano le esigenze ed eventualmente propongono ed organizzano linee ferroviarie internazionali per facilitare la circolazione di treni merci che sono oggetto di una richiesta ad hoc di cui all'articolo 48.

Queste linee ferroviarie internazionali previamente convenute sono comunicate ai richiedenti a cura di uno dei gestori dell'infrastruttura partecipanti.

↓ 2001/14/CE (adattato)

Articolo 41

Richiedenti

1. Le richieste di capacità di infrastruttura possono essere presentate da richiedenti ☒ ai sensi della presente direttiva ☒.

↓ 2001/14/CE

2. Il gestore dell'infrastruttura può stabilire per i richiedenti condizioni volte a tutelare le sue legittime aspettative circa le future entrate e l'utilizzo dell'infrastruttura. Tali condizioni ~~devono essere congrue, trasparenti e non discriminatorie. Esse sono pubblicate, nell'ambito dei principi di assegnazione, nel prospetto informativo della rete e ne è informata la Commissione.~~ 3. ~~Le prescrizioni del paragrafo 2~~ riguardano esclusivamente la prestazione di una garanzia finanziaria, di livello congruo e proporzionale al livello di attività previsto dal richiedente, e l'idoneità a presentare offerte conformi in vista dell'ottenimento della capacità di infrastruttura.

↓ nuovo

3. La Commissione può adottare misure di attuazione che stabiliscano nei dettagli i criteri da seguire per l'applicazione del paragrafo 2. Tali misure, destinate ad assicurare l'attuazione della presente direttiva in condizioni uniformi, sono adottate come misure di attuazione in conformità all'articolo 63, paragrafo 3.

↓ 2001/14/CE (adattato)

Articolo 42

Accordi quadro

1. Fatti salvi gli articoli ☒ 101, 102 e 106 ☒ del trattato, è possibile concludere un accordo quadro ☒ fra un gestore dell'infrastruttura ☒ e un richiedente. Tale accordo quadro specifica le caratteristiche della capacità di infrastruttura chiesta dal richiedente e a lui offerta per un periodo superiore alla vigenza di un orario di servizio. L'accordo quadro non specifica

una linea ferroviaria nei dettagli, ma ☒ mira ☒ a rispondere alle legittime esigenze commerciali del richiedente. Uno Stato membro può prescrivere la previa autorizzazione di tale accordo quadro da parte dell'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 55 della presente direttiva.

↓ 2001/14/CE

2. Gli accordi quadro non devono ostacolare l'utilizzo dell'infrastruttura in questione da parte di altri richiedenti o servizi.

3. L'accordo quadro deve poter essere modificato o limitato per consentire un migliore utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria.

4. L'accordo quadro può prevedere sanzioni nell'ipotesi in cui fosse necessario modificare l'accordo o porvi termine.

↓ 2007/58/CE art. 2, par. 4

5. Gli accordi quadro sono conclusi di regola per un periodo di cinque anni e sono rinnovabili per periodi uguali alla durata iniziale. Il gestore dell'infrastruttura può accettare in casi specifici una durata maggiore o minore. Periodi superiori ai cinque anni devono essere motivati dall'esistenza di contratti commerciali, investimenti particolari o rischi.

6. Per i servizi che utilizzano un'infrastruttura specializzata, di cui all'articolo 49, che richiede investimenti cospicui e a lungo termine, debitamente motivati dal richiedente, gli accordi quadro possono avere una durata di 15 anni. Un periodo superiore ai 15 anni è possibile solo in casi eccezionali, segnatamente in presenza di cospicui investimenti a lungo termine, soprattutto se questi costituiscono l'oggetto di impegni contrattuali che prevedano un piano di ammortamento pluriennale.

↓ 2007/58/CE art. 2, par. 4
(adattato)

☒ In tali casi eccezionali l'accordo quadro può fissare in maniera particolareggiata le ☒ caratteristiche di capacità che vanno fornite al richiedente per la durata dell'accordo quadro. Tali caratteristiche possono comprendere la frequenza, il volume e la qualità dei tracciati ferroviari. Il gestore dell'infrastruttura può ridurre la capacità riservata che, per un periodo di almeno un mese, sia stata utilizzata al di sotto della soglia stabilita nell'articolo 52.

↓ 2007/58/CE art. 2, par. 4

A decorrere dal 1° gennaio 2010 è possibile concludere un accordo quadro iniziale per un periodo di cinque anni, rinnovabile una sola volta, sulla base delle caratteristiche di capacità utilizzate dai richiedenti che gestivano i servizi prima del 1° gennaio 2010, onde tener conto degli investimenti particolari o dell'esistenza di contratti commerciali. Spetta all'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 55 autorizzare l'entrata in vigore di tale accordo.

↓ 2001/14/CE

7. Nel rispetto della riservatezza commerciale, gli aspetti generali di ogni accordo quadro sono comunicati a tutte le parti interessate.

↓ 2001/14/CE

Articolo 43

Schema della procedura di assegnazione

1. Il gestore dell'infrastruttura rispetta, per l'assegnazione di capacità, lo schema di cui all'allegato IX.

↓ nuovo

L'allegato IX può essere modificato alla luce dell'esperienza acquisita conformemente alla procedura di cui all'articolo 60.

↓ 2001/14/CE

2. I gestori dell'infrastruttura decidono insieme agli altri gestori interessati le linee ferroviarie internazionali da integrare nell'orario di servizio prima di iniziare le consultazioni sul progetto di orario di servizio. Sono operati adeguamenti soltanto in caso di assoluta necessità.

↓ 2001/14/CE (adattato)

Articolo 44

Richieste

1. I richiedenti possono presentare al gestore dell'infrastruttura, ☒ a norma del ☒ diritto pubblico o privato, una richiesta di conclusione di un accordo per la concessione di diritti di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, dietro pagamento di un diritto, di cui al capo IV, sezione II.

2. Le richieste concernenti l'orario regolare di servizio devono rispettare i termini fissati nell'allegato IX.

↓ 2001/14/CE

⇒ nuovo

3. Un richiedente che ha concluso un accordo quadro presenta la richiesta in base a tale accordo.

4. I richiedenti ~~possono chiedere~~ ⇒ chiedono ⇐ capacità di infrastruttura su più reti rivolgendosi ad un solo gestore dell'infrastruttura. Questi può in tal caso agire per conto del richiedente, nella ricerca di capacità presso altri gestori dell'infrastruttura in questione.

5. I gestori dell'infrastruttura assicurano che, per la capacità di infrastruttura su più reti, i richiedenti possano presentare direttamente le richieste a qualsiasi organismo comune eventualmente istituito dai gestori dell'infrastruttura ⇨, come ad esempio uno sportello unico per i corridoi ferroviari ⇩.

Articolo 45

Programmazione

↓ 2001/14/CE

1. Il gestore dell'infrastruttura soddisfa per quanto possibile tutte le richieste di capacità di infrastruttura, comprese quelle concernenti le linee ferroviarie su più reti, e tiene conto per quanto possibile di tutti i vincoli che gravano sui richiedenti, compresa l'incidenza economica sulla loro attività.

↓ 2001/14/CE art. 20

2. Il gestore dell'infrastruttura può, nell'ambito della procedura di programmazione e coordinamento, accordare la priorità a servizi specifici, ma soltanto nei casi di cui agli articoli 47 e 49.

3. Il gestore dell'infrastruttura consulta le parti interessate sul progetto di orario di servizio e concede loro almeno un mese per presentare osservazioni. Le parti interessate comprendono tutti i soggetti che hanno presentato richieste di capacità di infrastruttura e altre parti che intendono formulare osservazioni in merito all'eventuale incidenza dell'orario di servizio sulla loro idoneità a prestare servizi ferroviari durante il periodo di vigenza dello stesso.

↓ nuovo

4. Il gestore dell'infrastruttura mette gratuitamente le seguenti informazioni a disposizione dei richiedenti, su loro richiesta e per iscritto affinché le possano esaminare, entro un termine ragionevole e in tempo per la procedura di coordinamento di cui all'articolo 46:

- a) linee ferroviarie richieste da tutti gli altri richiedenti sugli stessi itinerari;
 - b) linee ferroviarie assegnate a tutti gli altri richiedenti e richieste pendenti di linee ferroviarie per tutti gli altri richiedenti sugli stessi itinerari;
 - c) linee ferroviarie assegnate a tutti gli altri richiedenti sugli stessi itinerari come nell'orario di servizio precedente;
 - d) capacità rimanente disponibile sugli itinerari interessati;
 - e) descrizione dei criteri utilizzati nel processo di assegnazione della capacità.
-

↓ 2001/14/CE

5. Il gestore dell'infrastruttura adotta le misure appropriate per tener conto delle osservazioni formulate.

Articolo 46

Procedura di coordinamento

↓ 2001/14/CE

1. Se nel corso della programmazione di cui all'articolo 45 il gestore dell'infrastruttura constata l'esistenza di richieste confliggenti, si adopera, tramite il coordinamento delle stesse, per conciliare al massimo tutte le prescrizioni.

↓ 2001/14/CE art. 21

2. Se una situazione richiede un coordinamento, il gestore dell'infrastruttura ha il diritto di proporre, entro limiti ragionevoli, capacità di infrastruttura diverse da quelle richieste.

3. Il gestore dell'infrastruttura, sentiti i richiedenti interessati, cerca di risolvere eventuali conflitti.

↓ 2001/14/CE (adattato)

⇒ nuovo

4. I principi che disciplinano la procedura di coordinamento sono ☒ stabiliti ☒ nel prospetto informativo della rete. Essi tengono conto in particolare della difficoltà di predisporre linee ferroviarie internazionali e dell'effetto che ogni modificazione può avere su altri gestori dell'infrastruttura.

5. Se alcune richieste di capacità di infrastruttura non possono essere soddisfatte senza coordinamento, il gestore dell'infrastruttura cerca di conciliare tutte le richieste tramite il coordinamento.

6. Fatte salve le procedure di ricorso esistenti e le disposizioni di cui all'articolo 56, in caso di vertenze relative all'assegnazione della capacità di infrastruttura, è predisposto un sistema di risoluzione delle vertenze al fine di giungere ad una rapida soluzione delle stesse. ⇒ Questo sistema è illustrato nel prospetto informativo della rete. ⇐ Se tale sistema è applicato, una decisione deve essere adottata entro dieci giorni lavorativi.

Articolo 47

Infrastruttura saturata

↓ 2001/14/CE (adattato)

1. Se dopo il coordinamento delle linee ferroviarie richieste e la consultazione con i richiedenti non è possibile soddisfare adeguatamente le richieste di capacità di infrastruttura, il gestore dell'infrastruttura deve dichiarare immediatamente che ☒ la sezione ☒ dell'infrastruttura in causa è saturata. Tale dichiarazione è emessa anche per un'infrastruttura che è prevedibile sia insufficiente in un prossimo futuro.

↓ 2001/14/CE

2. Quando un'infrastruttura è stata dichiarata saturata, il gestore dell'infrastruttura esegue un'analisi della capacità, a norma dell'articolo 50, a meno che sia già in corso un piano di potenziamento della capacità a norma dell'articolo 51.

3. Se i diritti di cui all'articolo 31, paragrafo 4, non sono stati riscossi o non hanno prodotto risultati soddisfacenti e l'infrastruttura è stata dichiarata saturata, il gestore dell'infrastruttura può inoltre applicare criteri di priorità per assegnare la capacità di infrastruttura.

4. I criteri di priorità devono tenere conto dell'importanza di un servizio per la società, rispetto ad altri servizi che saranno di conseguenza esclusi.

Al fine di garantire, in questo contesto, lo sviluppo di adeguati servizi di trasporto, in particolare per rispondere a requisiti di servizio pubblico o per favorire lo sviluppo del trasporto di merci per ferrovia, gli Stati membri possono adottare le misure del caso affinché, in condizioni non discriminatorie, nell'assegnazione di capacità d'infrastruttura venga data la priorità a detti servizi.

↓ 2001/14/CE (adattato)

All'occorrenza, gli Stati membri possono concedere ai gestori dell'infrastruttura una compensazione che corrisponde all'eventuale perdita di proventi legata alla necessità di assegnare a taluni servizi una data capacità in applicazione del secondo comma.

Tali misure e compensazioni tengono anche conto degli effetti di detta esclusione negli altri Stati membri.

↓ 2001/14/CE

5. L'importanza dei servizi merci, in particolare internazionali, è tenuta in debito conto nella determinazione dei criteri di priorità.

↓ 2001/14/CE (adattato)

6. Le procedure da seguire e i criteri da applicare quando l'infrastruttura è a capacità limitata sono indicati nel prospetto informativo della rete.

↓ 2001/14/CE

Articolo 48

Richieste ad hoc

1. Il gestore dell'infrastruttura risponde a richieste ad hoc concernenti singole linee ferroviarie quanto prima e, comunque, entro cinque giorni lavorativi. L'informazione fornita sulla capacità disponibile di riserva è comunicata a tutti i richiedenti eventualmente interessati ad utilizzare questa capacità.

2. Il gestore dell'infrastruttura valuta se del caso la necessità di tenere a disposizione, nell'ambito dell'orario definitivo di servizio, capacità di riserva per poter rispondere rapidamente a prevedibili richieste ad hoc di capacità. Ciò vale anche per infrastrutture saturate.

Articolo 49

Infrastruttura specializzata

1. Fatto salvo il paragrafo 2, la capacità di infrastruttura è considerata disponibile per tutti i tipi di servizi conformi alle caratteristiche necessarie per l'uso della linea ferroviaria.

↓ 2001/14/CE (adattato)

2. Se esistono itinerari alternativi idonei, il gestore dell'infrastruttura, previa consultazione delle parti interessate, può designare un'infrastruttura particolare da utilizzare per determinati tipi di traffico. Fatti salvi gli articoli ☒ 101, 102 e 106 ☒ del trattato, ove tale designazione abbia avuto luogo, il gestore dell'infrastruttura può dare la priorità a questo tipo di traffico nell'assegnazione della capacità di infrastruttura.

La designazione non impedisce l'utilizzo dell'infrastruttura per altri tipi di traffico se vi è capacità disponibile.

3. In caso di designazione di un'infrastruttura a norma del paragrafo 2 ne è fatta menzione nel prospetto informativo della rete.

Articolo 50

Analisi della capacità

1. L'analisi della capacità mira a determinare le ☒ limitazioni ☒ di capacità di infrastruttura che impediscono il soddisfacimento adeguato delle richieste e a proporre metodi volti al soddisfacimento di richieste supplementari. L'analisi individua i motivi della saturazione e le misure da adottare a breve e medio termine per porvi rimedio.

↓ 2001/14/CE

2. L'analisi verte sull'infrastruttura, le procedure operative, la natura dei diversi servizi e l'effetto di tutti questi fattori sulla capacità di infrastruttura. Le misure da prendere in considerazione comprendono in particolare la modificazione dell'itinerario, la riprogrammazione dei servizi, i cambiamenti di velocità e i miglioramenti dell'infrastruttura.

3. L'analisi della capacità deve essere completata entro sei mesi dal momento in cui l'infrastruttura è stata individuata come saturata.

Articolo 51

Piano di potenziamento della capacità

1. Entro sei mesi dal completamento dell'analisi di capacità, il gestore dell'infrastruttura presenta un piano di potenziamento della capacità.
2. Il piano di potenziamento della capacità è elaborato previa consultazione dell'utenza dell'infrastruttura saturata.

Il piano indica:

- (a) i motivi della saturazione,
- (b) il prevedibile futuro sviluppo del traffico,
- (c) i vincoli allo sviluppo dell'infrastruttura,
- (d) le opzioni e i costi del potenziamento della capacità, tra cui le probabili modifiche dei diritti di accesso.

Esso determina inoltre, in base a un'analisi costi-benefici delle possibili misure individuate, le azioni da adottare per potenziare la capacità di infrastruttura, compreso un calendario per l'attuazione delle misure.

↓ 2001/14/CE (adattato)
⇒ nuovo

Il piano può essere sottoposto all'approvazione preliminare dello Stato membro.
⇒ L'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 55 può emettere un parere sull'adeguatezza delle azioni indicate nel piano. ⇐

3. Il gestore dell'infrastruttura cessa di esigere i diritti imposti per l'infrastruttura a norma dell'articolo 31, paragrafo 4, qualora:
 - a) non sia in grado di presentare un piano di potenziamento della capacità o
 - b) non porti avanti ☒ le azioni ☒ stabilite nel piano di potenziamento della capacità.

Tuttavia, il gestore dell'infrastruttura può, previa approvazione dell'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 55, continuare ad esigere tali diritti se

↓ 2001/14/CE

- a) il piano di potenziamento della capacità non può essere attuato per ragioni che sfuggono al suo controllo o
- b) le opzioni disponibili non sono economicamente o finanziariamente valide.

↓ 2001/14/CE (adattato)

Articolo 52

Utilizzo delle linee ferroviarie

1. ☒ Nel prospetto informativo della rete ☒, il gestore dell'infrastruttura ☒ specifica ☒ le condizioni in base alle quali terrà conto dei precedenti livelli di utilizzo delle linee ferroviarie nella determinazione delle priorità nella procedura di assegnazione.

☒ 2. Il gestore dell'infrastruttura impone, in particolare in caso di infrastruttura saturata, la rinuncia ad una linea ferroviaria che, per un periodo di almeno un mese, sia stata utilizzata al di sotto di una soglia minima da fissare nel prospetto informativo della rete, a meno che la causa sia riconducibile a fattori di carattere non economico che sfuggano al controllo degli operatori. ☒

Articolo 53

Capacità di infrastruttura per ☒ i lavori di ☒ manutenzione programmata

1. Le richieste di capacità di infrastruttura per eseguire lavori di manutenzione sono presentate nell'ambito della procedura di programmazione.

2. Il gestore dell'infrastruttura tiene opportunamente conto dell'incidenza sull'attività dei richiedenti della riserva di capacità di infrastruttura per ☒ i lavori di ☒ manutenzione programmata della rete.

↓ nuovo

3. Il gestore dell'infrastruttura informa tempestivamente le parti interessate dei lavori di manutenzione non programmata.

↓ 2001/14/CE

Articolo 54

Misure speciali da adottare in caso di perturbazioni

1. Nell'eventualità di perturbazioni della circolazione dei treni a causa di problemi tecnici o incidenti, il gestore dell'infrastruttura deve adottare tutte le misure necessarie per il ripristino della normalità. A tal fine egli elabora un piano d'intervento che elenca i vari organismi da informare in caso di incidenti gravi o serie perturbazioni della circolazione dei treni.

2. In caso di emergenza e se assolutamente necessario a causa di un guasto che rende l'infrastruttura temporaneamente inutilizzabile, le linee ferroviarie assegnate possono essere ritirate senza preavviso per tutto il tempo necessario per la riparazione degli impianti.

Il gestore dell'infrastruttura può, se lo ritiene necessario, richiedere alle imprese ferroviarie di mettere a sua disposizione le risorse che egli ritiene più appropriate al fine di ripristinare al più presto la normalità.

3. Gli Stati membri possono esigere che le imprese ferroviarie concorrano al controllo dell'applicazione degli standard e delle norme di sicurezza e dell'osservanza, da parte delle stesse, degli standard e delle norme di sicurezza.

↓ 2001/14/CE (adattato)

SEZIONE 4

⊗ ORGANISMO DI REGOLAMENTAZIONE ⊗

↓ 2001/14/CE (adattato)
⇒ nuovo
→₁ 2007/58/CE art. 2, par. 5

Articolo 55

Organismo di regolamentazione

1. ⊗ Ciascuno Stato membro ⊗ istituisce un organismo di regolamentazione ⇒ nazionale unico per il settore ferroviario ⇐. Detto organismo, ~~che può essere il ministero competente in materia di trasporti o qualsiasi altro organismo,~~ è ⇒ un'autorità indipendente che sotto il profilo organizzativo, funzionale, gerarchico e decisionale è giuridicamente distinta e indipendente da qualsiasi altra autorità pubblica. Esso inoltre ⇐ è indipendente, sul piano organizzativo, giuridico, decisionale e della strategia finanziaria, dai gestori dell'infrastruttura, dagli organismi preposti alla determinazione dei diritti, dagli organismi preposti all'assegnazione e dai richiedenti. →₁ È inoltre funzionalmente indipendente da qualsiasi autorità competente preposta all'aggiudicazione di un contratto di servizio pubblico. ← ~~Esso agisce in base ai principi di cui al presente articolo, che consentono l'attribuzione di funzioni di impugnazione e di regolamentazione a organismi distinti.~~

↓ nuovo

2. Gli Stati membri possono istituire organismi di regolamentazione competenti per diversi settori regolamentati se tali autorità di regolamentazione integrate soddisfano i requisiti di indipendenza di cui al paragrafo 1.

3. Il presidente e il consiglio direttivo dell'organismo di regolamentazione del settore ferroviario sono nominati per un mandato fisso e rinnovabile conformemente a norme chiare che garantiscono l'indipendenza. Essi sono selezionati fra persone che nei tre anni precedenti la nomina e per tutta la durata del mandato non hanno ricoperto, o non ricoprono, ruoli professionali e non hanno avuto, o non hanno, responsabilità, interessi o relazioni di affari, direttamente o indirettamente, con le imprese o i soggetti regolamentati. Allo scadere del mandato non ricopriranno ruoli professionali e non avranno responsabilità, interessi o relazioni di affari con le imprese o i soggetti regolamentati per un periodo non inferiore a tre anni. Essi hanno pieni poteri per quanto riguarda l'assunzione e la gestione del personale dell'organismo di regolamentazione.

↓ 2001/14/CE (adattato)
⇒ nuovo

⊗ *Articolo 56* ⊗

⊗ **Funzioni dell'organismo di regolamentazione** ⊗

1. ⊗ Fatto salvo l'articolo 46, paragrafo 6, ⊗ un richiedente ha il diritto di adire l'organismo di regolamentazione se ritiene di essere stato vittima di un trattamento ingiusto, di discriminazioni o di qualsiasi altro pregiudizio, in particolare avverso decisioni prese dal gestore dell'infrastruttura o eventualmente dall'impresa ferroviaria ⇒ o dall'operatore di un servizio sulla linea ⇐ in relazione a quanto segue:

↓ 2001/14/CE

- a) prospetto informativo della rete;
 - b) criteri in esso contenuti;
 - c) procedura di assegnazione e relativo esito;
 - d) sistema di imposizione dei diritti;
 - e) livello o struttura dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura che è tenuto o può essere tenuto a pagare;
-

↓ 2004/49/CE art. 30, par. 2

- (f) accordi per l'accesso di cui agli articoli 10, 11 e 12.
-

↓ nuovo

- g) accesso ai servizi e diritti imposti per il loro utilizzo in conformità all'articolo 13.

2. L'organismo di regolamentazione dispone inoltre della facoltà di monitorare la concorrenza sui mercati dei servizi ferroviari e di rivedere le lettere da a) a g) del paragrafo 1 di propria iniziativa e al fine di evitare discriminazioni tra i richiedenti. In particolare controlla che il prospetto informativo della rete non contenga clausole discriminatorie o non attribuisca al gestore dell'infrastruttura poteri discrezionali che possano essere utilizzati per discriminare i richiedenti. L'organismo di regolamentazione dispone della capacità organizzativa necessaria per svolgere tali funzioni.

↓ 2001/12/CE art. 1, par. 11

~~7. Nel rispetto della normativa comunitaria e nazionale relativa alla politica della concorrenza e delle istituzioni competenti in materia, l'organismo di regolamentazione istituito a norma dell'articolo 30 della direttiva 2001/14/CE, od ogni altro organismo che goda di uguale indipendenza, vigila sulla concorrenza nei mercati dei servizi ferroviari, compreso il mercato del trasporto ferroviario di merci.~~

~~Tale organismo è istituito a norma dell'articolo 30, paragrafo 1, della precitata direttiva. Ogni richiedente o interessato propone ricorso dinanzi a tale organismo qualora ritenga di essere stato oggetto di trattamento iniquo o di una discriminazione o leso in altro modo. L'organismo di regolamentazione decide quanto prima, sulla base di un ricorso o eventualmente d'ufficio, in merito alle misure volte a correggere sviluppi negativi in detti mercati. Per assicurare l'essenziale possibilità di controllo giurisdizionale e la necessaria cooperazione tra gli organismi di regolamentazione nazionali, in detto contesto si applicano l'articolo 30, paragrafo 6, e l'articolo 31 della precitata direttiva.~~

↓ 2001/14/CE (adattato)
⇒ nuovo

3. L'organismo di regolamentazione garantisce che i diritti fissati dal gestore dell'infrastruttura siano conformi al capo IV, sezione 2 e non siano discriminatori. ☒ Le trattative ☒ tra i richiedenti e un gestore dell'infrastruttura concernenti il livello dei diritti di utilizzo dell'infrastruttura sono permesse soltanto se si svolgono sotto la supervisione dell'organismo di regolamentazione. Quest'ultimo interviene se le trattative possono contravvenire alle prescrizioni del presente capo.

4. L'organismo di regolamentazione ha facoltà di chiedere le informazioni utili al gestore dell'infrastruttura, ai richiedenti e a qualsiasi altra parte interessata nello Stato membro in questione. Le informazioni ☒ richieste ☒ devono essere fornite senza indebiti ritardi. ⇒ L'organismo di regolamentazione ha facoltà di dare attuazione a tali richieste comminando adeguate sanzioni, anche in forma di ammende. Le informazioni che devono essere fornite all'organismo di regolamentazione comprendono tutti i dati che detto organismo chiede nell'ambito della funzione di impugnazione e della funzione di monitoraggio della concorrenza sui mercati dei servizi ferroviari in conformità al paragrafo 2. Sono compresi i dati necessari per scopi statistici e di osservazione del mercato. ⇐

↓ 2001/14/CE
⇒ nuovo

5. L'organismo di regolamentazione deve decidere sui reclami e adottare le misure necessarie per rimediare alla situazione entro due mesi dal ricevimento di tutte le informazioni. ⇒ Ove opportuno, decide di propria iniziativa in merito a misure adeguate per correggere sviluppi indesiderabili su questi mercati, con particolare riferimento alle lettere da a) a g) del paragrafo 1. ⇐

↓ 2001/14/CE
⇒ nuovo

La decisione dell'organismo di regolamentazione è vincolante per tutte le parti cui è destinata ⇒ e non è soggetta al controllo di un'altra istanza amministrativa. L'organismo di regolamentazione deve avere facoltà di dare attuazione alle proprie decisioni comminando adeguate sanzioni, anche in forma di ammende ⇐.

↓ 2001/14/CE

In caso di ricorso contro un rifiuto di concessione di capacità di infrastruttura o contro le condizioni di una proposta di capacità, l'organismo di regolamentazione può concludere che

non è necessario modificare la decisione del gestore dell'infrastruttura o che essa deve essere modificata secondo gli orientamenti precisati dall'organismo stesso.

↓ 2001/14/CE
⇒ nuovo

6. Gli Stati membri provvedono affinché le decisioni dell'organismo di regolamentazione siano soggette a sindacato giurisdizionale. ⇒ Il ricorso può avere effetto sospensivo sulla decisione dell'organismo di regolamentazione solo quando il giudice investito del ricorso stabilisce che l'effetto immediato della decisione dell'organismo di regolamentazione può causare danni irrimediabili al ricorrente. ⇐

↓ nuovo

7. Gli Stati membri provvedono affinché le informazioni sulla risoluzione di conflitti e sulle procedure di ricorso relative alle decisioni dei gestori dell'infrastruttura e dei fornitori dei servizi elencati nell'allegato III siano pubblicate periodicamente dall'organismo di regolamentazione.

8. L'organismo di regolamentazione ha facoltà di effettuare audit o di far realizzare audit esterni presso i gestori dell'infrastruttura e, se del caso, le imprese ferroviarie per verificare l'osservanza delle disposizioni relative alla separazione contabile di cui all'articolo 6.

Gli Stati membri provvedono affinché i gestori dell'infrastruttura e tutte le imprese o gli altri enti che effettuano o integrano le attività connesse alle varie categorie di trasporto ferroviario o di gestione dell'infrastruttura di cui all'articolo 6, paragrafi 1 e 2, trasmettano una contabilità regolatoria dettagliata all'organismo di regolamentazione in modo che possa svolgere le proprie diverse funzioni. La contabilità regolatoria deve contenere almeno gli elementi menzionati nell'allegato X. Da essa l'organismo di regolamentazione può anche trarre conclusioni concernenti questioni di aiuti di Stato di cui informa le autorità responsabili della risoluzione di tali questioni.

L'allegato X può essere modificato alla luce dell'esperienza acquisita conformemente alla procedura di cui all'articolo 60.

↓ 2001/14/CE (adattato)
⇒ nuovo

Articolo 57

Cooperazione tra organismi di regolamentazione

1. Gli organismi nazionali di regolamentazione si scambiano informazioni sulla propria attività e sui principi e le prassi decisionali ☒ e cooperano in altri modi ☒ al fine di coordinare i loro ☒ processi ☒ decisionali nell'insieme ☒ dell'Unione ☒. ⇒ A tale scopo essi cooperano in un gruppo di lavoro che si riunisce periodicamente. ⇐ La Commissione # assiste ☒ gli organismi di regolamentazione ☒ in tale compito.

2. Gli organismi di regolamentazione hanno facoltà di cooperare strettamente, anche attraverso accordi di lavoro, a fini di assistenza reciproca nelle loro funzioni di monitoraggio del mercato e di trattamento di reclami o svolgimento di indagini.

3. In caso di reclamo o di un'indagine condotta di propria iniziativa su questioni di accesso o di imposizione dei diritti per una linea ferroviaria internazionale, nonché nell'ambito del monitoraggio della concorrenza sul mercato dei servizi di trasporto ferroviario internazionale, l'organismo di regolamentazione interessato consulta gli organismi di regolamentazione di tutti gli altri Stati membri attraversati dalla linea ferroviaria internazionale in questione e chiede loro tutte le informazioni necessarie prima di prendere una decisione.

4. Gli organismi di regolamentazione consultati in conformità al paragrafo 3 forniscono tutte le informazioni che essi stessi hanno il diritto di esigere a norma della legislazione nazionale. Tali informazioni possono essere utilizzate solo ai fini del trattamento del reclamo o dello svolgimento dell'indagine di cui al paragrafo 3.

5. L'organismo di regolamentazione che riceve il reclamo o svolge un'indagine di propria iniziativa trasmette le informazioni pertinenti all'organismo di regolamentazione responsabile affinché possa adottare le opportune misure concernenti le parti interessate.

6. Gli Stati membri provvedono affinché i rappresentanti associati dei gestori dell'infrastruttura di cui all'articolo 40, paragrafo 1, forniscano senza indugio tutte le informazioni necessarie per trattare il reclamo o condurre l'indagine di cui al paragrafo 3 del presente articolo chieste dall'organismo di regolamentazione dello Stato membro in cui si trova il rappresentante associato. Tale organismo di regolamentazione ha facoltà di trasferire le informazioni relative alla linea ferroviaria internazionale in questione agli organismi di regolamentazione di cui al paragrafo 3.

7. Gli organismi di regolamentazione elaborano principi e pratiche comuni per le decisioni che hanno facoltà di adottare ai sensi della presente direttiva. La Commissione può adottare misure di attuazione che stabiliscano tali principi e pratiche comuni. Dette misure, destinate ad assicurare l'attuazione della presente direttiva in condizioni uniformi, sono adottate come misure di attuazione in conformità all'articolo 63, paragrafo 3.

Gli organismi di regolamentazione riesaminano inoltre le decisioni e le pratiche di associazione dei gestori dell'infrastruttura di cui all'articolo 40, paragrafo 1, che attuano le disposizioni della presente direttiva o facilitano in altro modo il trasporto ferroviario internazionale.

↓ 91/440/CEE

CAPO V

DISPOSIZIONI FINALI

↓ 2001/12/CE art. 1, par. 14

~~Articolo 11~~

~~1. Gli Stati membri possono sottoporre alla Commissione qualsiasi problema riguardante l'applicazione della presente direttiva. Le decisioni del caso sono adottate mediante la procedura di consultazione di cui all'articolo 11 bis, paragrafo 2.~~

↓ 2007/58/CE art. 1, par. 11

~~2. Le misure intese a modificare gli elementi non essenziali della presente direttiva, relative all'adeguamento degli allegati, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 11 bis, paragrafo 3.~~

↓ 91/440/CEE (adattato)

Articolo 58

Le disposizioni della presente direttiva non pregiudicano la direttiva 2004/17/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁷ .

↓ 2001/14/CE
⇒ nuovo

Articolo 59

Deroghe

~~1. Per un periodo di cinque anni a decorrere dal~~ ⇒ Fino al ⇐ 15 marzo ~~2003~~ ⇒ 2013 ⇐ ~~seguenti Stati membri.~~

↓ 2001/14/CE (adattato)

l'Irlanda, in quanto Stato membro insulare avente collegamenti ferroviari unicamente con un altro Stato membro, e il Regno Unito limitatamente all'Irlanda del Nord, per la stessa ragione,

¹⁷ GU L 134 del 30.4.2004, pag. 1.

↓ 2001/14/CE

~~e la Grecia, in quanto Stato membro privo di collegamenti ferroviari diretti con un altro Stato membro,~~

↓ 2001/14/CE (adattato)

- a) non sono tenuti ad attribuire ad un organismo indipendente la responsabilità delle funzioni che determinano l'accesso equo e non discriminatorio all'infrastruttura, di cui all'articolo 7, paragrafo 1, primo comma, nella misura in cui tale articolo obbliga gli Stati membri ad istituire organismi indipendenti per lo svolgimento dei compiti di cui all'articolo 7, paragrafo 2;
- b) non sono tenuti ad applicare i requisiti di cui all'articolo 27, all'articolo 29, paragrafo 2, agli articoli 38, 39, 42, 46, paragrafi 4 e 6, all'articolo 47, all'articolo 49 paragrafo 3, agli articoli 50, 51, 52 e 53 e agli articoli 55 e 56, a condizione che le decisioni relative all'assegnazione della capacità di infrastruttura o all'imposizione di diritti possano essere oggetto di ricorso, su richiesta scritta di un'impresa ferroviaria, dinanzi ad un organismo indipendente che deve pronunciarsi entro due mesi dalla data di comunicazione di tutte le informazioni necessarie e la cui decisione è soggetta a sindacato giurisdizionale.

2. Laddove più di un'impresa ferroviaria in possesso di una licenza a norma dell'articolo 17, oppure, nel caso dell'Irlanda e dell'Irlanda del Nord, un'impresa ferroviaria in possesso di una licenza ottenuta altrove presenti formale richiesta di effettuare servizi ferroviari concorrenti in, da o verso l'Irlanda o l'Irlanda del Nord ~~e la Grecia~~, sarà deciso secondo la procedura di consultazione di cui all'articolo 64, paragrafo 2, se continuare ad applicare questa deroga.

La deroga di cui al paragrafo 1 non si applica ove un'impresa ferroviaria che effettua servizi di trasporto ferroviario in Irlanda o in Irlanda del Nord ~~o in Grecia~~ presenti formale richiesta di effettuare servizi ferroviari nel, da o verso il territorio di un altro Stato membro , ad eccezione dell'Irlanda per le imprese ferroviarie che effettuano servizi di trasporto ferroviario in Irlanda del Nord e del Regno Unito per le imprese ferroviarie che effettuano servizi ferroviari in Irlanda .

Entro un anno a decorrere dalla ricezione della decisione di cui al primo comma del presente paragrafo , o dalla ricezione della notifica della richiesta formale di cui al secondo comma del presente paragrafo , lo Stato membro o gli Stati membri interessati (Irlanda o Regno Unito limitatamente all'Irlanda del Nord ~~, o Grecia~~) adottano la normativa necessaria per l'applicazione degli articoli di cui al paragrafo 1.

3. La deroga di cui al paragrafo 1 può essere rinnovata per periodi non superiori ai 5 anni. Entro 12 mesi dalla data di scadenza della deroga, lo Stato membro che si avvale di tale deroga può formulare una richiesta alla Commissione per chiederne la proroga. Tale richiesta deve essere motivata. La Commissione esamina la richiesta e adotta una decisione secondo la procedura di cui all'articolo 64, paragrafo 2. Tale procedura si applica ad ogni decisione connessa con la richiesta.

Quando adotta la sua decisione, la Commissione tiene conto di ogni sviluppo della situazione geopolitica e del mercato ferroviario nel, dal e verso il territorio dello Stato membro che ha chiesto la proroga della deroga.

↓ 2001/14/CE

~~4. Fino al 31 agosto 2004 il Lussemburgo, in quanto Stato membro con una rete ferroviaria relativamente piccola, non è tenuto ad applicare la prescrizione di attribuire ad un organismo indipendente la responsabilità delle funzioni che determinano l'accesso equo e non discriminatorio all'infrastruttura, di cui agli articoli 4 e 14, nella misura in cui essi obbligano gli Stati membri ad istituire organismi indipendenti per l'assolvimento dei compiti di cui a detti articoli.~~

↓ nuovo

Articolo 60

Esercizio della delega

1. Alla Commissione sono conferiti per un periodo indeterminato i poteri di adottare gli atti delegati di cui all'articolo 7, paragrafo 1, secondo comma, all'articolo 13, paragrafo 5, secondo comma, all'articolo 15, paragrafo 5, secondo comma, all'articolo 20, terzo comma, all'articolo 27, paragrafo 2, all'articolo 30, paragrafo 3, secondo comma, all'articolo 31, paragrafo 5, secondo comma, all'articolo 32, paragrafo 1, terzo comma, all'articolo 32, paragrafo 3, all'articolo 35, paragrafo 2, all'articolo 43, paragrafo 1, e all'articolo 56, paragrafo 8, terzo comma.

2. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione lo notifica simultaneamente al Parlamento europeo e al Consiglio.

3. I poteri di adottare gli atti delegati sono conferiti alla Commissione alle condizioni di cui agli articoli 61 e 62.

Articolo 61

Revoca della delega

1. La delega dei poteri di cui all'articolo 60, paragrafo 1, può essere revocata dal Parlamento europeo o dal Consiglio.

2. L'istituzione che ha avviato una procedura interna per decidere se revocare la delega dei poteri informa l'altro legislatore e la Commissione almeno un mese prima che la decisione definitiva sia adottata, indicando i poteri delegati che potrebbero essere oggetto della revoca e i motivi della stessa.

3. La decisione di revoca pone fine alla delega dei poteri in essa specificati. La decisione prende effetto immediatamente o a una data successiva in essa specificata. Essa lascia impregiudicata la validità degli atti delegati già in vigore. È pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Articolo 62

Obiezioni agli atti delegati

1. Il Parlamento europeo e il Consiglio possono sollevare obiezioni a un atto delegato entro due mesi a decorrere dalla data di notifica. Su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio tale periodo è prorogato di un mese.

2. Se, allo scadere di detto periodo, né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni all'atto delegato o se, anteriormente a tale data, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che hanno deciso di non sollevare obiezioni, l'atto delegato entra in vigore alla data indicata nelle sue disposizioni.

3. Se il Parlamento europeo o il Consiglio sollevano obiezioni a un atto delegato, esso non entra in vigore. L'istituzione che solleva obiezioni all'atto delegato ne illustra le ragioni.

↓ 2001/14/CE

Articolo 63

Misure di attuazione

1. Gli Stati membri possono sottoporre alla Commissione qualsiasi questione relativa all'attuazione della presente direttiva. Le decisioni appropriate sono adottate secondo la procedura di cui all'articolo 64, paragrafo 2.

↓ 2004/49/CE art. 30, par. 4
(adattato)

2. Su richiesta di uno Stato membro o di propria iniziativa la Commissione esamina, in un caso specifico, l'applicazione e l'attuazione delle disposizioni della presente direttiva e nei due mesi successivi al ricevimento di tale richiesta decide, secondo la procedura di cui all'articolo 64, paragrafo 2, se la misura in questione può continuare ad essere applicata o no. La Commissione comunica la sua decisione al Parlamento europeo, al Consiglio e agli Stati membri.

↓ 2001/14/CE (adattato)

Fatto salvo l'articolo 258 del trattato, gli Stati membri possono sottoporre la decisione della Commissione al Consiglio entro un mese dalla data della decisione . Il Consiglio, che delibera a maggioranza qualificata, può in casi eccezionali adottare una decisione diversa entro un mese dalla data in cui gli è stata presentata la decisione .

↓ 2007/58/CE art. 2, par. 6
(adattato)

3. Le misure intese a garantire l'attuazione della presente direttiva in condizioni uniformi sono adottate dalla Commissione come atti di attuazione secondo la procedura ~~con controllo~~ di cui all'articolo 64, paragrafo 3.

↓ 2001/14/CE

Articolo 64

Procedure di comitatologia

1. La Commissione è assistita da un comitato.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 3 e 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

↓ 2007/58/CE art. 2, par. 7

3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano l'articolo 5 ~~paragrafi da 1 a 4~~, e l'articolo 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

↓ 2001/14/CE

Articolo 65

Relazione

~~La Commissione presenta al Parlamento europeo ed al Consiglio, entro il 15 marzo 2005 una relazione sulla sua attuazione accompagnata, se necessario, da proposte di ulteriori iniziative comunitarie.~~

↓ 2007/58/CE art. 1, par. 9

~~8. Anteriormente al 1° gennaio 2009, la Commissione presenta al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni una relazione riguardante l'attuazione della presente direttiva.~~

~~La relazione tratta i seguenti argomenti:~~

~~— l'attuazione della presente direttiva negli Stati membri, in particolare il suo impatto sugli Stati membri di cui al paragrafo 3 bis, secondo comma, e l'effettivo funzionamento dei diversi organi interessati,~~

~~— l'evoluzione del mercato, in particolare tendenze del traffico internazionale, attività e quota di mercato di tutti gli operatori, compresi i nuovi.~~

↓ 2007/58/CE art. 1, par. 10

Entro il 31 dicembre 2012, la Commissione presenta al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni una relazione riguardante l'attuazione del capo II.

↓ 2007/58/CE art. 1, par. 10
(adattato)

Tale relazione valuta egualmente lo sviluppo del mercato, incluso lo stato dei preparativi per un'ulteriore apertura del mercato su rotaia. In detta relazione la Commissione analizza anche i diversi modelli per l'organizzazione di tale mercato e l'impatto della presente direttiva sui contratti di servizio pubblico e il loro finanziamento. Nel fare ciò la Commissione prende in considerazione l'attuazione del regolamento (CE) n. 1370/2007 e le differenze intrinseche tra gli Stati membri (densità delle reti, numero di passeggeri, distanza media dei viaggi). Nella stessa relazione la Commissione, se del caso, propone misure complementari per facilitare qualsiasi apertura in questo senso e valuta l'impatto di eventuali misure di tal genere.

Articolo 66

⊗ **Recepimento** ⊗

↓ nuovo

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi agli articoli [...] e agli allegati [...] entro il [...]. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni nonché una tavola di concordanza tra dette disposizioni e la presente direttiva.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva oppure sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Esse recano altresì l'indicazione che i riferimenti alle direttive abrogate dalla presente direttiva, contenuti nelle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative vigenti, devono essere intesi come riferimenti fatti alla presente direttiva. Le modalità di tale riferimento nonché la formulazione di detta indicazione sono decise dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni essenziali di diritto interno che essi adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

↓ 2007/58/CE art. 2, par. 8

Gli obblighi di recepimento e attuazione della presente direttiva non si applicano a Cipro e a Malta fintantoché non sarà istituito un sistema ferroviario all'interno del loro territorio.

↓ nuovo

Articolo 67

Abrogazione

Le direttive 91/440/CEE, 95/18/CE e 2001/14/CE, modificate dalle direttive elencate nell'allegato XI, parte A, sono abrogate a decorrere dal [...], fatti salvi gli obblighi degli Stati membri relativi ai termini per il recepimento delle direttive nel diritto nazionale indicati nell'allegato XI, parte B.

I riferimenti alle direttive abrogate s'intendono fatti alla presente direttiva e si leggono secondo la tavola di concordanza contenuta nell'allegato XII.

↓ 2001/14/CE (adattato)

Articolo 68

Entrata in vigore

La presente direttiva entra in vigore il ☒ ventesimo giorno successivo alla ☒ pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

↓ nuovo

Gli articoli [...] e gli allegati [...] si applicano a decorrere dal [...].

↓ 2001/14/CE

Articolo 69

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a [...]

Per il Parlamento europeo
Il presidente

Per il Consiglio
Il presidente

↓ 2001/12/CE all. I

ALLEGATO I

PORTI

BELGIE/BELGIQUE

Antwerpen/Anvers

Gent/Gand

Zeebrugge/Zeebruges

↓ 2006/103/CE art. 1 e all. B

БЪЛГАРИЯ

Варна

Бургас

Русе

Дом

Видин

↓ Atto di adesione (GU L 236 del 2003) art. 20 e all. II, p. 456

ČESKÁ REPUBLIKA

↓ 2001/12/CE all. I

DANMARK

Ålborg

Århus

Esbjerg

Fredericia

København

Nyborg

~~Odense~~

~~DEUTSCHLAND~~

~~Brake~~

~~Bremen/Bremerhaven~~

~~Brunsbüttel~~

~~Cuxhaven~~

~~Emden~~

~~Hamburg~~

~~Kiel~~

~~Lübeck~~

~~Nordenham~~

~~Puttgarden~~

~~Rostock~~

~~Sassnitz~~

~~Wilhelmshaven~~

~~Wismar~~

↓ Atto di adesione (GU L 236 del 2003) art. 20 e all. II, p. 456

~~EESTI~~

~~Muuga-sadam~~

~~Paljassaare-sadam~~

~~Vanasadam~~

~~Paldiski põhjasadam~~

~~Paldiski lõunasadam~~

~~Kopli põhjasadam~~

~~Kopli lõunasadam~~

~~Bekkeri-sadam~~

~~Kunda sadam~~

↓ 2001/12/CE all. I

~~ΕΛΛΑΣ~~

~~Αλεξάνδρουπολις~~

~~Ελευσίνα~~

~~Ήπειρος~~

~~Πειραιάς~~

~~Θεσσαλονίκη~~

~~Βόλος~~

~~ESPAÑA~~

~~Algeciras~~

~~Almería~~

~~Barcelona~~

~~Bilbao~~

~~Cartagena-Escobredas~~

~~Gijón~~

~~Huelva~~

~~Tarragona~~

~~Valencia~~

~~Vigo~~

~~FRANCE~~

~~Bayonne~~

~~Bordeaux~~

~~Boulogne~~

~~Calais~~

~~Cherbourg~~

Dunkerque

Fos-Marseille

La-Rochelle

Le-Havre

Nantes

Port-la-Nouvelle

Rouen

Sète

St-Nazaire

IRELAND

Cork

Dublin

ITALIA

Ancona

Bari

Brindisi

C. Vecchia

Genova

Gioia-Tauro

La-Spezia

Livorno

Napoli

Piombino

Ravenna

Salerno

Savona

Taranto

Trieste

Venezia

↓ Atto di adesione (GU L 236 del 2003) art. 20 e all. II, p. 456

KYIΠOΣ

LATVIJA

Rīga

Ventspils

Liepāja

LIETUVA

Klaipėda

↓ 2001/12/CE all. I

LUXEMBOURG

↓ Atto di adesione (GU L 236 del 2003) art. 20 e all. II, p. 456

MAGYARORSZÁG

MALTA

↓ 2001/12/CE all. I

NEDERLAND

Amsterdam Zeehaven

Delfzijl/Eemshaven

Vlissingen

Rotterdam Zeehaven

~~Terneuzen~~

~~ÖSTERREICH~~

↓ Atto di adesione (GU L 236 del 2003) art. 20 e all. II, p. 456

~~POLSKA~~

~~Szczecin~~

~~Świnoujście~~

~~Gdańsk~~

~~Gdynia~~

↓ 2001/12/CE all. I

~~PORTUGAL~~

~~Leixões~~

~~Lisboa~~

~~Setúbal~~

~~Sines~~

↓ 2006/103/CE art. 1 e all. B

~~ROMÂNIA~~

~~Constanța~~

~~Mangalia~~

~~Midia~~

~~Tulcea~~

~~Galati~~

~~Brăila~~

~~Medgidia~~

~~Oltenița~~

~~Giurgiu~~

~~Zimnicea~~

~~Calafat~~

~~Turnu Severin~~

~~Orșova~~

↓ Atto di adesione (GU L 236 del 2003) art. 20 e all. II, p. 456

~~SLOVENIJA~~

~~Koper~~

~~SLOVENSKO~~

↓ 2001/12/CE all. I

~~SUOMI/FINLAND~~

~~Hamina~~

~~Hanko~~

~~Helsinki~~

~~Kemi~~

~~Kokkola~~

~~Kotka~~

~~Oulu~~

~~Pori~~

~~Rauma~~

~~Tornio~~

~~Turku~~

~~SVERIGE~~

~~Göteborg Varberg~~

Helsingborg

Luleå

Malmö

Norrköping

Oxelösund

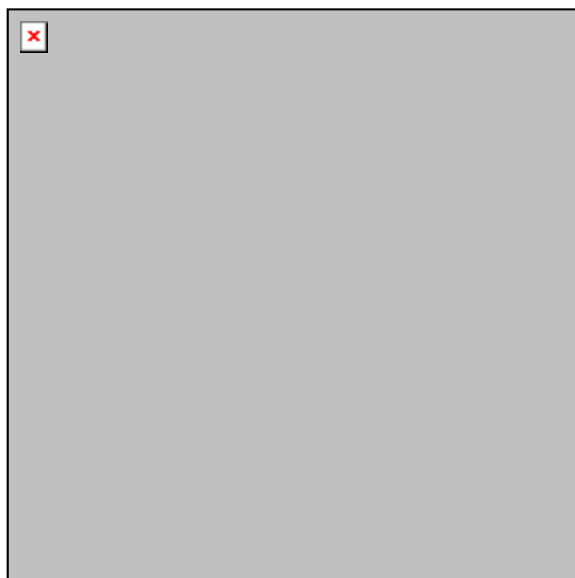
Stockholm

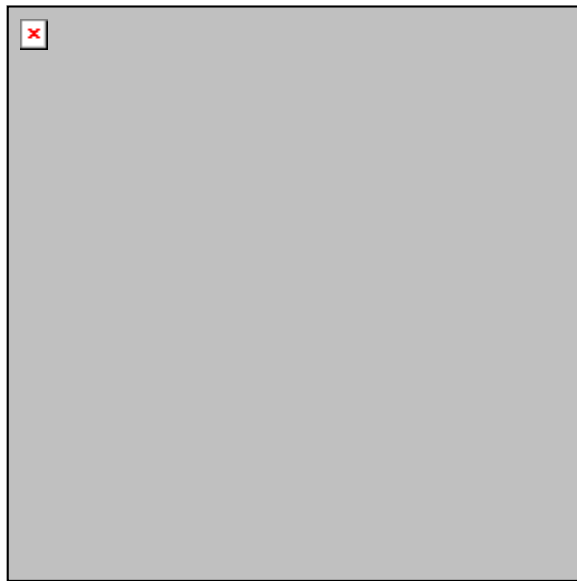
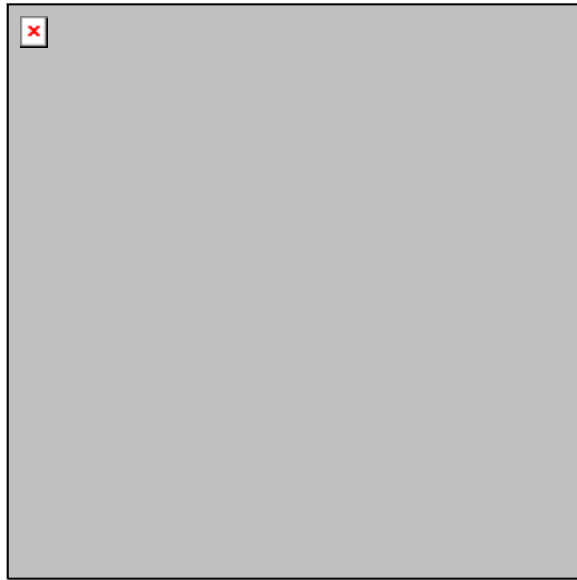
Trelleborg-Ystad

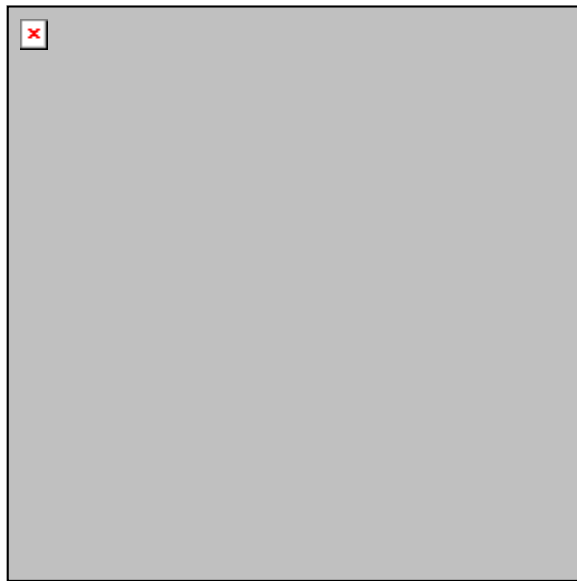
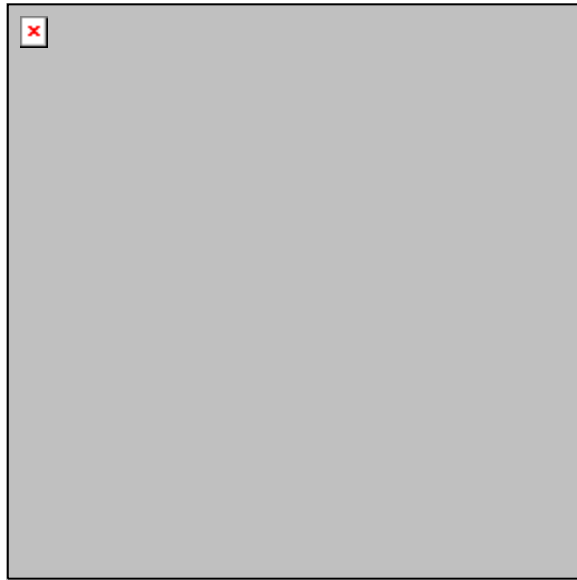
Umeå

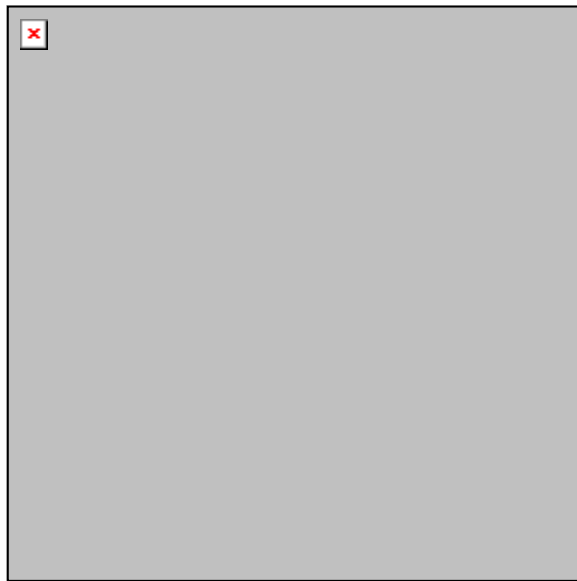
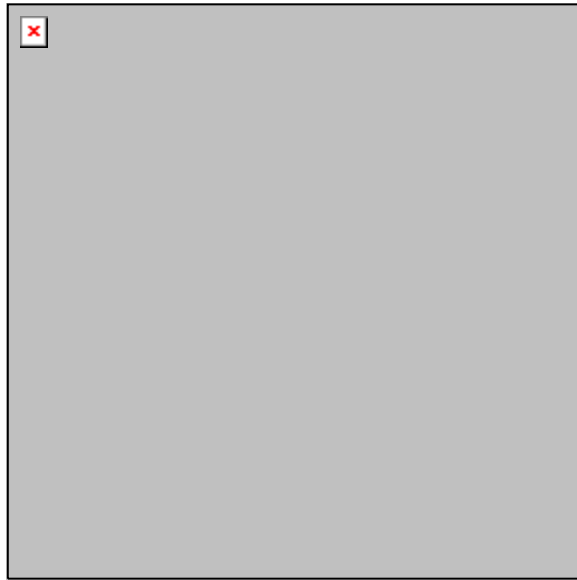
~~UNITED KINGDOM~~

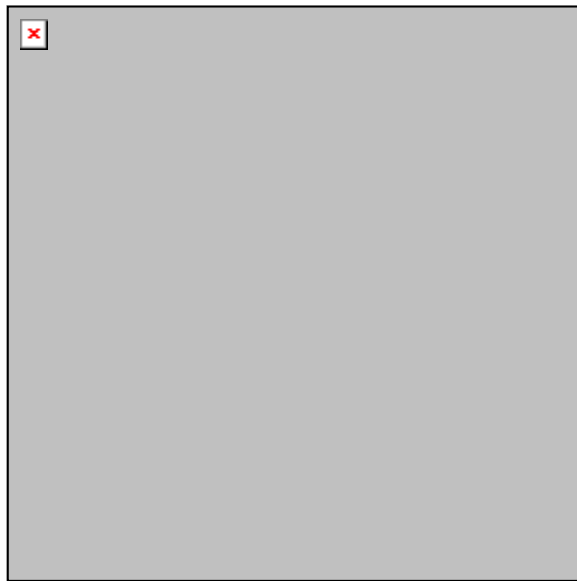
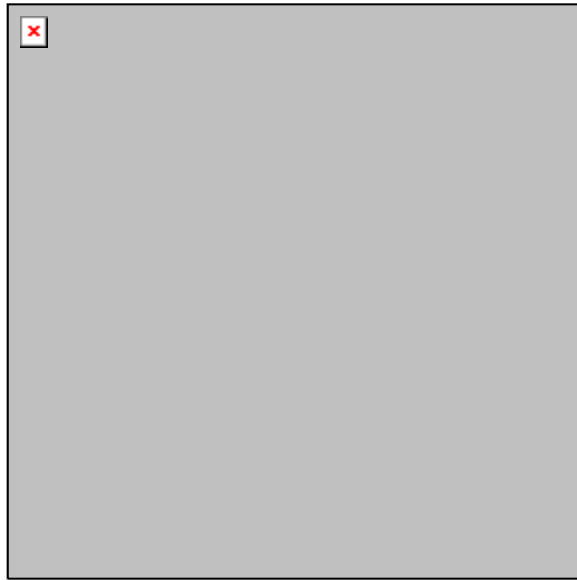
~~Tutti i porti collegati con la rete ferroviaria~~

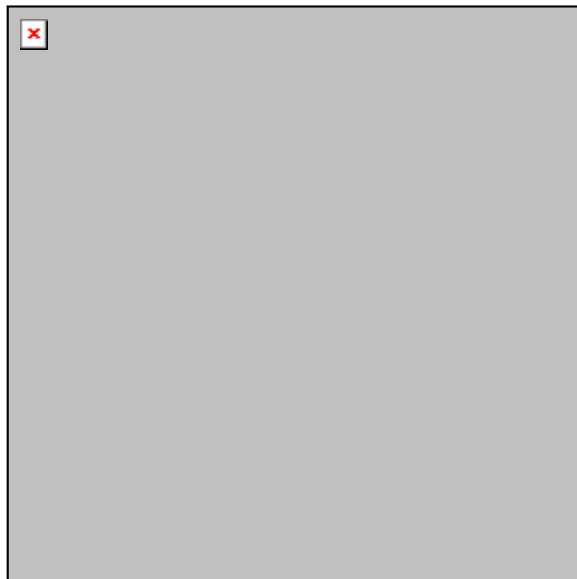
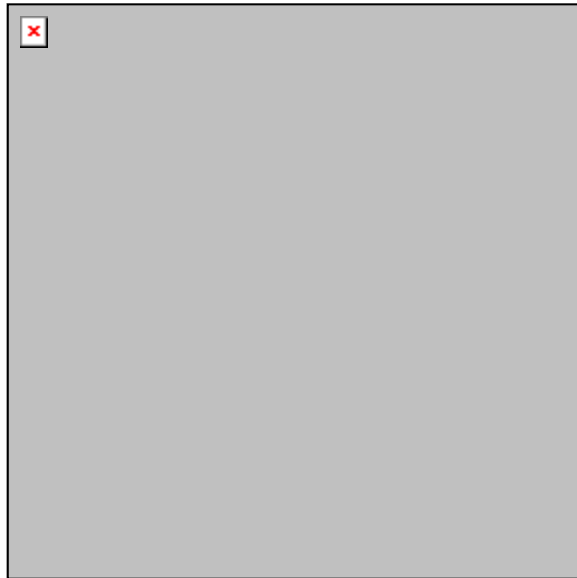
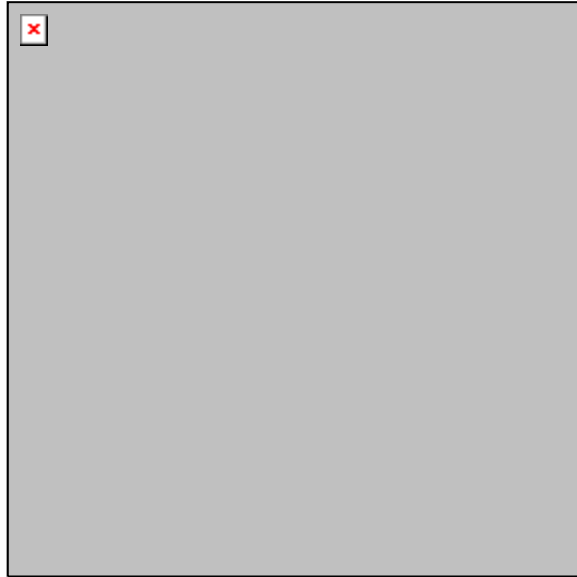


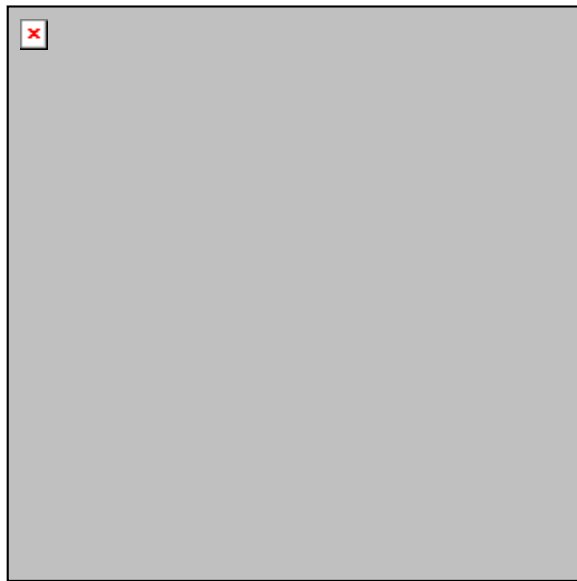
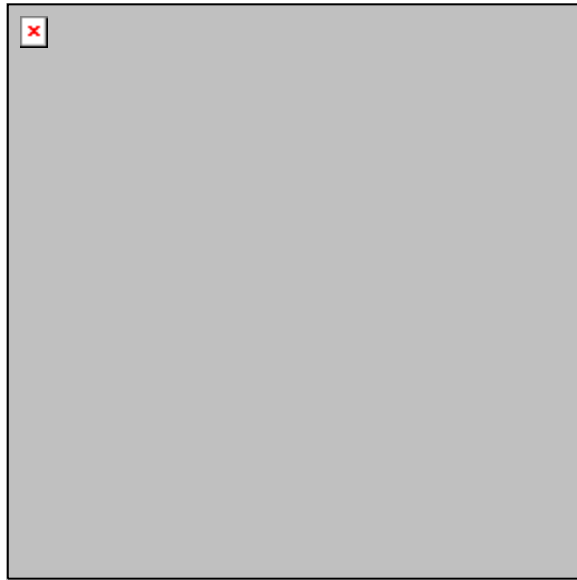
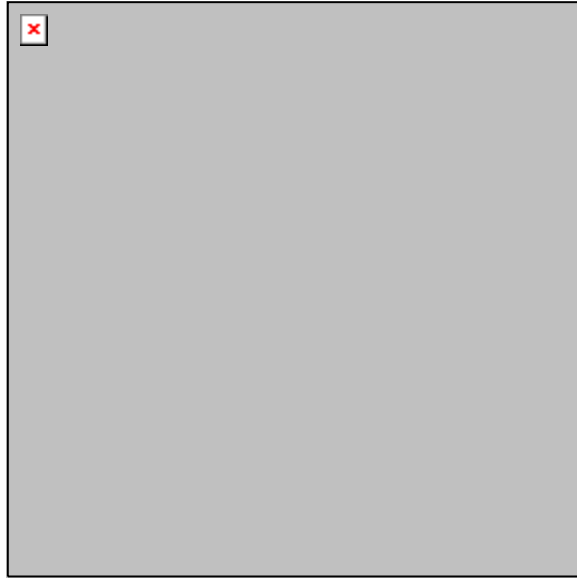


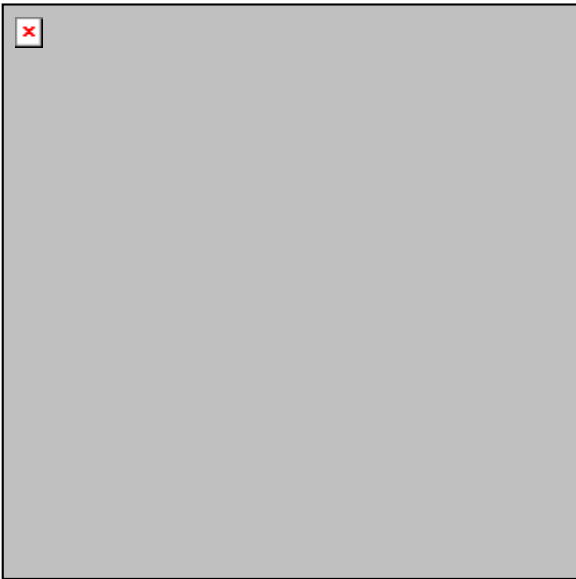
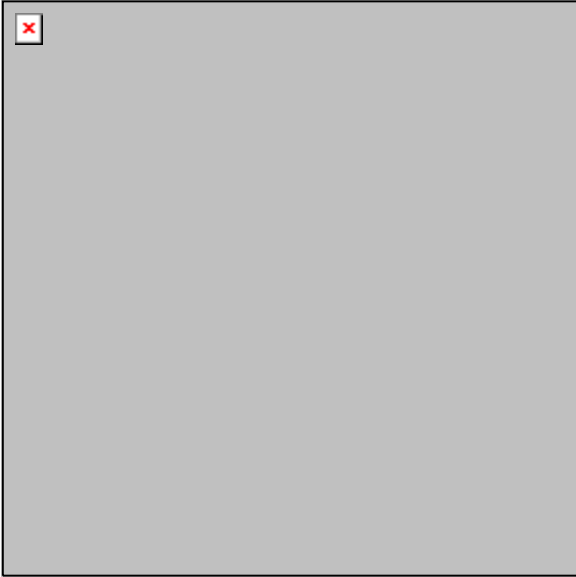
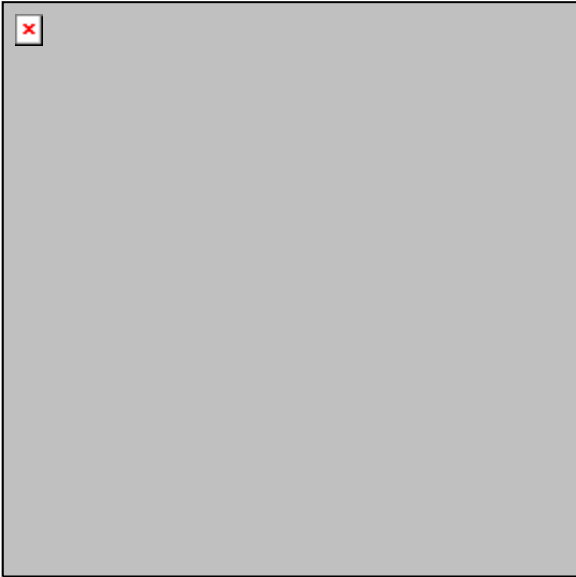


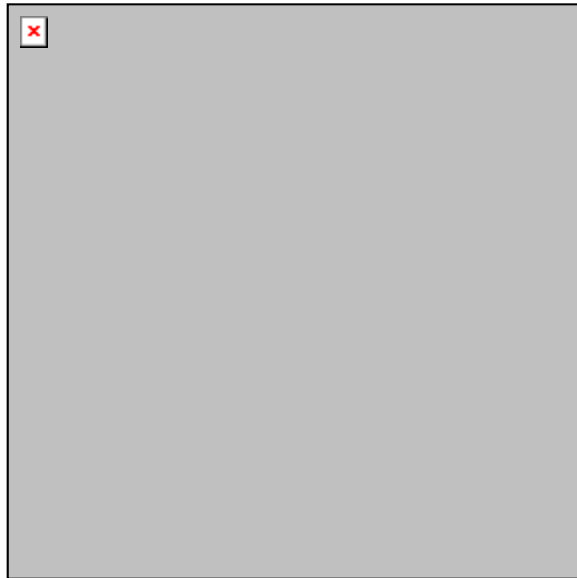
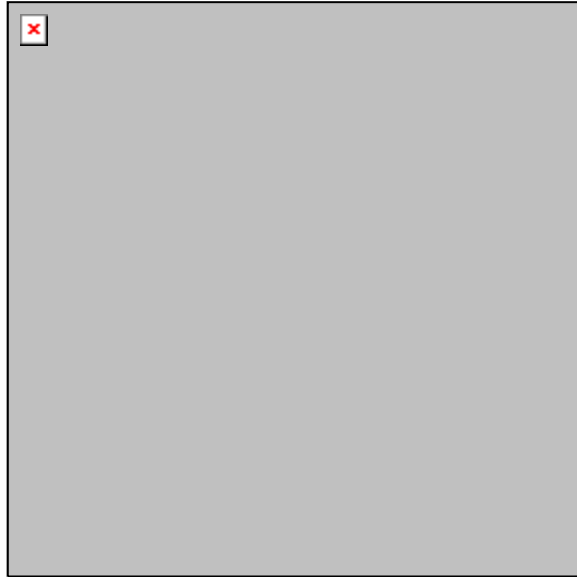












ALLEGATO I

Elenco degli elementi dell'infrastruttura ferroviaria

L'infrastruttura ferroviaria si compone degli elementi in appresso indicati, sempreché essi facciano parte dei binari di corsa e dei binari di servizio, eccettuati quelli situati all'interno delle officine di riparazione del materiale e dei depositi o rimesse per i mezzi di trazione, nonché i raccordi privati:

- Terreni;
- Corpo stradale e piattaforma dei binari, in particolare rilevati, trincee, drenaggi, scoli, fossati in mattoni, acquedotti, muri di rivestimento, piantagioni di protezione delle scarpate ecc.; banchine per viaggiatori e per merci; banchine e piste; muri di cinta, siepi vive, palizzate; bande protettive contro il fuoco; impianti per il riscaldamento degli scambi; schermi paraneve.
- Opere d'arte: ponti, ponticelli ed altri passaggi superiori, gallerie, trincee coperte ed altri passaggi inferiori; muri di sostegno ed opere di protezione contro le valanghe, la caduta di massi, ecc.
- Passaggi a livello, compresi gli impianti destinati a garantire la sicurezza della circolazione stradale.
- Sovrastruttura, in particolare: rotaie, rotaie scanalate e controrotaie; traverse e lungherine, materiale minuto utilizzato per l'unione delle rotaie tra loro e con le traverse, massiciata, compresi pietrisco e sabbia; scambi; piattaforme girevoli e carrelli trasbordatori (eccettuati quelli riservati esclusivamente ai mezzi di trazione).
- Sistemazione dei piazzali per viaggiatori e per merci, compresi gli accessi stradali.
- Impianti di sicurezza, di segnalamento e di telecomunicazione di piena linea, di stazione e di smistamento, compresi gli impianti di produzione, trasformazione e distribuzione di energia elettrica per il servizio del segnalamento e delle telecomunicazioni; edifici destinati ai suddetti impianti; freni di binario.
- Impianti di illuminazione destinati ad assicurare la circolazione dei veicoli e la sicurezza della circolazione stessa.
- Impianti per la trasformazione ed il trasporto di energia elettrica per la trazione dei treni: sottostazioni, linee di alimentazione tra le sottostazioni e la linea di contatto, linee di contatto e supporti; terza rotaia con supporti.
- Edifici adibiti al servizio delle infrastrutture.



↓ 2001/12/CE art. 1, par. 7
(adattato)

ALLEGATO II

⊗ Funzioni essenziali del gestore dell'infrastruttura ⊗

⊗ (di cui all'articolo 7) ⊗

↓ 2001/12/CE art. 1, par. 7

Elenco delle funzioni essenziali di cui all'articolo 7:

~~– preparazione e adozione delle decisioni relative alle licenze delle imprese ferroviarie, compresa la concessione di licenze individuali,~~

↓ 2001/12/CE art. 1, par. 7
⇒ nuovo

- adozione di decisioni relative all'assegnazione delle linee ferroviarie, comprese la definizione e la valutazione della disponibilità, nonché l'assegnazione di singole linee ferroviarie,
 - adozione di decisioni relative all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura, ⇒ comprendenti la fissazione e la riscossione dei diritti, ⇐
 - ~~– controllo del rispetto degli obblighi di servizio pubblico previsti nella prestazione di taluni servizi.~~
-

↓ 2001/14/CE (adattato)

ALLEGATO III

Servizi che devono fornirsi alle imprese ferroviarie

⊗ (di cui all'articolo 13) ⊗

↓ 2001/14/CE

1. Il pacchetto minimo di accesso comprende:

↓ 2001/14/CE (adattato)

(a) trattamento delle richieste di capacità di infrastruttura ⊗ ferroviaria ⊗;

↓ 2001/14/CE

(b) diritto di usare la capacità concessa;

(c) uso di scambi e raccordi;

(d) controllo dei treni, compresi segnalazione, regolazione, smistamento, nonché comunicazione e fornitura di informazioni sulla circolazione dei treni;

↓ nuovo

e) uso del sistema di alimentazione elettrica per la corrente di trazione, ove disponibile;

f) impianti di approvvigionamento di combustibile, ove disponibili;

↓ 2001/14/CE

g) tutte le altre informazioni necessarie per la realizzazione o la gestione del servizio per il quale è stata concessa la capacità.

↓ 2001/14/CE

⇒ nuovo

2. L'accesso ai servizi sulla linea e la fornitura dei servizi ⇒ sono offerti anche nelle seguenti strutture ⇐ comprendono:

↓ 2001/14/CE (adattato)

⇒ nuovo

~~a) uso del sistema di alimentazione elettrica per la corrente di trazione, ove disponibile;~~

~~b) impianti di approvvigionamento di combustibile;~~

- (a) stazioni passeggeri, loro edifici ed altre strutture ⇒ incluse quelle di biglietteria e di informazione ⇐;
- (b) scali merci;
- (c) scali di smistamento;
- (d) aree di composizione dei treni;
- (e) stazioni di deposito;
- (f) centri di manutenzione e altre infrastrutture tecniche;

↓ nuovo

(g) infrastrutture portuali collegate a servizi ferroviari;

(h) strutture di soccorso, anche per il rimorchio.

↓ 2001/14/EC

⇒ nuovo

3. I servizi complementari possono comprendere:

- (a) corrente di trazione ⇒ , i cui diritti di utilizzo sono indicati nelle fatture separatamente rispetto a quelli per l'utilizzo del sistema di alimentazione elettrica ⇐;
- (b) preriscaldamento dei treni passeggeri;
- (c) fornitura di combustibile, ⇒ i cui diritti sono indicati nelle fatture separatamente rispetto a quelli per l'utilizzo degli impianti di approvvigionamento di combustibile ⇐ ~~servizio manovra e tutti gli altri servizi forniti presso le infrastrutture di accesso di cui sopra;~~
- (d) contratti su misura per:
 - il controllo dei trasporti di merci pericolose,
 - l'assistenza alla circolazione di treni speciali.

4. I servizi ausiliari possono comprendere:

- (a) accesso alla rete di telecomunicazioni;
- (b) fornitura di informazioni complementari;
- (c) ispezione tecnica del materiale rotabile.

ALLEGATO IV

Informazioni relative al monitoraggio del mercato ferroviario

(di cui all'articolo 15)

1. Evoluzione delle prestazioni del trasporto ferroviario e compensazione degli obblighi di servizio pubblico (OSP)

	2007	variazione in percentuale rispetto all'anno precedente	2008	variazione in percentuale rispetto all'anno precedente
Totale traffico merci (in tkm)				
internazionale				
in transito				
nazionale				
Totale traffico passeggeri (in pkm)				
internazionale				
in transito				
nazionale				
di cui nell'ambito di OSP:				
Compensazione versata per OSP (in euro):				

2. Quote delle imprese ferroviarie nelle prestazioni di trasporto complessive alla fine del 2008 (sono elencate le imprese ferroviarie con quote di mercato in tkm/pkm \geq 1%):

Imprese ferroviarie (MERCI)	Quota (% di tkm)	Quota di mercato complessiva degli operatori non dominanti

Imprese ferroviarie (PASSEGGERI)	Quota (% di pkm)	Quota di mercato complessiva degli operatori non dominanti

3. Organismi di regolamentazione

	anno scorso	anno precedente
Quantità di personale che si occupa di questioni di regolamentazione inerenti all'accesso al mercato ferroviario:		
Numero di reclami trattati:		
Numero di indagini d'ufficio svolte:		
Numero di decisioni prese		
- in merito ai reclami:		
- in merito alle indagini d'ufficio:		

4. Legislazione nazionale e atti normativi relativi al trasporto ferroviario adottati lo scorso anno.

5. Sviluppi pertinenti con riguardo alla ristrutturazione dell'impresa ferroviaria storica e all'adozione/attuazione delle strategie di trasporto nazionali nello scorso anno.

6. Iniziative/misure di formazione importanti nel settore del trasporto ferroviario adottate nel Suo paese lo scorso anno.

7. Personale impiegato dalle imprese ferroviarie e dai gestori dell'infrastruttura alla fine dello scorso anno.

Personale totale delle imprese ferroviarie	
- di cui macchinisti	
- di cui altro personale viaggiante del traffico transfrontaliero	
Personale totale dei gestori dell'infrastruttura	
Altro personale, comprese le società di servizi ferroviari (ad es., officine di manutenzione, operatori dei terminali, formazione, leasing di macchinisti, approvvigionamento di energia)	

8. Situazione dei contratti pluriennali di gestione dell'infrastruttura in vigore l'anno scorso

Gestore dell'infrastruttura	Lunghezza della rete coperta dal contratto	Durata del contratto a partire dal [data]	Sono stati definiti degli indicatori di rendimento? (sì/no) Se sì, specificare quali.	Compensazione totale versata (in euro/anno)	

9. Spesa per l'infrastruttura (rete convenzionale e rete ad alta velocità)

	Manutenzione	Rinnovamenti	Potenziamenti
Linee convenzionali l'anno scorso: (in euro)			
(in km lavorati)			
Previsioni per l'anno in corso (in euro)			
(in km lavorati)			
Linee ad alta velocità l'anno scorso (in euro)			
(in km lavorati)			
Previsioni per l'anno in corso (in euro)			
(in km lavorati)			

10. Stima del ritardo accumulato nella manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria alla fine dell'anno scorso

Linee convenzionali l'anno scorso (in euro)	
(in km lavorati)	
Linee ad alta velocità l'anno scorso (in euro)	
(in km lavorati)	

11. Investimenti nelle reti ad alta velocità

Linee	Km di linee messi in servizio l'anno scorso	Km da mettere in servizio nell'ambito di una programmazione convenzionale (10/20 anni)

12. Lunghezza della rete ferroviaria alla fine dell'anno scorso

Linee convenzionali (in km)	
Linee ad alta velocità (in km)	

13. Diritti di accesso alle linee ferroviarie l'anno scorso

Categoria di treno	Diritto medio in euro/km treno, escluso il costo dell'uso dell'elettricità
Treno merci di 1 000 tonnellate lorde	
Treno passeggeri intercity di 500 tonnellate lorde	
Treno passeggeri suburbano di 140 tonnellate lorde	

14. Esistenza di un sistema di prestazioni istituito a norma dell'articolo 35 della presente direttiva (in caso affermativo, specificarne le caratteristiche essenziali).**15. Numero di licenze attive rilasciate dall'autorità nazionale competente**

	Licenze attive al 31 dicembre dell'anno scorso	Licenze ritirate	Nuove licenze rilasciate	Licenze attive al 31 dicembre dell'anno prima
Totale				
di cui:				
- per trasporto merci				
- per trasporto passeggeri				

16. Progressi fatti nell'installazione del sistema ERTMS**17. Altri sviluppi rilevanti**

ALLEGATO V

⊗ Capacità finanziaria ⊗

⊗ (di cui all'articolo 20) ⊗

1. L'esame di capacità finanziaria si effettua in base ai conti annuali dell'impresa ⊗ ferroviaria ⊗ e, per le imprese che chiedono una licenza e non sono in grado di presentare tali conti, in base al bilancio annuale. Ai fini del suddetto esame devono essere fornite informazioni particolareggiate, segnatamente sui seguenti elementi:

- a) risorse finanziarie disponibili, compresi depositi bancari, anticipi concessi in conto corrente e prestiti;
 - b) fondi e elementi di attivo realizzabile a titolo di garanzia;
 - c) capitale di esercizio;
 - d) costi di esercizio, compresi costi di acquisto e acconti per veicoli, terreni, edifici, attrezzature e materiale rotabile;
 - e) oneri gravanti sul patrimonio dell'impresa.
2. Il richiedente non possiede, in particolare, l'idoneità finanziaria richiesta qualora siano dovuti per l'attività dell'impresa notevoli arretrati di imposte o contributi sociali.
3. L'autorità può esigere, in particolare, la presentazione di una relazione di valutazione e di documenti appropriati emessi da una banca, una cassa di risparmio pubblica, un revisore dei conti o un esperto contabile giurato. Tali documenti devono comprendere informazioni relative agli elementi di cui al punto 1.

↓ 2001/14/CE (adattato)

ALLEGATO VI

Contenuto del prospetto informativo della rete

⊗ (di cui all'articolo 27) ⊗

↓ 2001/14/CE
⇒ nuovo

Il prospetto informativo della rete di cui all'articolo 27 contiene le seguenti informazioni:

1. Un capitolo che espone le caratteristiche dell'infrastruttura disponibile per le imprese ferroviarie e le condizioni di accesso alla stessa. ⇒ Le informazioni contenute in questo capitolo sono conformi o fanno riferimento ai registri dell'infrastruttura ferroviaria che devono essere pubblicati a norma dell'articolo 35 della direttiva 2008/57/CE. ⇐
-

↓ 2001/14/CE all. I
⇒ nuovo

2. Un capitolo su principi di imposizione dei diritti e diritti, contenente opportune informazioni dettagliate sul sistema di imposizione e informazioni sufficienti sui diritti ⇒ nonché altre informazioni pertinenti sull'accesso ⇐ applicabili ai servizi elencati nell'allegato III che sono prestati da un unico fornitore. Esso precisa la metodologia, le norme e, se del caso, i parametri utilizzati ai fini dell'applicazione degli articoli da 31 ~~paragrafi 4 e 5~~ ⇒ a 36 per quanto riguarda i costi e i diritti ⇐. Esso contiene informazioni sulle modifiche dei diritti già decise o previste ⇒ nei prossimi cinque anni ⇐.
-

↓ 2001/14/CE
⇒ nuovo

3. Un capitolo sui principi e i criteri di assegnazione della capacità, che illustra le caratteristiche generali di capacità dell'infrastruttura disponibile per le imprese ferroviarie e le eventuali restrizioni al suo utilizzo, comprese quelle dovute ad interventi di manutenzione. Esso specifica anche procedure e scadenze in materia di assegnazione della capacità e indica i criteri specifici applicabili, in particolare:
 - a) le modalità di presentazione delle richieste di capacità al gestore dell'infrastruttura da parte dei richiedenti;
 - b) le condizioni imposte ai richiedenti;
 - c) le scadenze per la presentazione delle richieste e l'assegnazione ⇒ e le procedure da seguire per chiedere informazioni sulla programmazione a norma dell'articolo 45, paragrafo 4 ⇐;

- d) i principi che disciplinano la procedura di coordinamento e il sistema di risoluzione delle controversie reso disponibile nell'ambito di tale procedura;
 - e) le procedure da seguire e i criteri da utilizzare quando l'infrastruttura è saturata;
 - f) informazioni dettagliate relative alle restrizioni all'uso dell'infrastruttura;
-

↓ 2001/14/CE
⇒ nuovo

- g) le condizioni previste per tener conto dei precedenti livelli di utilizzo della capacità nella determinazione delle priorità nell'ambito della procedura di assegnazione.

Esso descrive le misure prese per garantire un trattamento adeguato dei servizi merci, dei servizi internazionali e delle richieste soggette alla procedura *ad hoc*. Contiene un modello da compilare per le richieste di capacità. Il gestore dell'infrastruttura pubblica anche informazioni dettagliate sulle procedure di assegnazione delle linee ferroviarie internazionali.

↓ nuovo

- 4. Un capitolo di informazioni sulla domanda di licenza di cui all'articolo 25 e sui certificati di sicurezza rilasciati in conformità della direttiva 2004/49/CE¹⁸.
 - 5. Un capitolo di informazioni sulle procedure di risoluzione delle controversie e di ricorso con riguardo a questioni di accesso alle infrastrutture e ai servizi ferroviari e al sistema di prestazioni di cui all'articolo 35.
 - 6. Un capitolo di informazioni sull'accesso ai servizi sulla linea e sull'imposizione dei relativi diritti di cui all'allegato III. Gli operatori dei servizi sulla linea che non sono controllati dal gestore dell'infrastruttura forniscono informazioni sui diritti di accesso a tali servizi e sulla fornitura dei servizi nonché informazioni sulle condizioni tecniche di accesso da inserire nel prospetto informativo della rete.
 - 7. Un modello di accordo per la conclusione di accordi quadro fra un gestore dell'infrastruttura e un richiedente ai sensi dell'articolo 42.
-

¹⁸ GU L 164 del 30.4.2004, pag. 44.

ALLEGATO VII

Principi e parametri fondamentali dei contratti fra le autorità competenti e i gestori dell'infrastruttura

(di cui all'articolo 30)

I contratti specificano quanto disposto all'articolo 30, compresi i seguenti aspetti:

1. l'ambito di applicazione dell'accordo per quanto riguarda l'infrastruttura e i servizi sulla linea, strutturati secondo i punti dell'allegato III. Esso comprende tutti gli aspetti dello sviluppo dell'infrastruttura, compresi la manutenzione e il rinnovamento dell'infrastruttura già in uso. La costruzione di nuova infrastruttura può essere inclusa come un punto distinto;
2. la ripartizione dei pagamenti convenuti per i servizi dell'infrastruttura elencati nell'allegato III, per la manutenzione, la costruzione di nuova infrastruttura e i ritardi accumulati nella manutenzione;
3. gli obiettivi di prestazione orientati agli utenti sotto forma di indicatori e di criteri di qualità comprendenti:
 - a) prestazione del treno e soddisfazione del cliente,
 - b) capacità della rete,
 - c) gestione patrimoniale,
 - d) volumi di attività,
 - e) livelli di sicurezza e
 - f) protezione ambientale;
4. l'entità del possibile ritardo accumulato nella manutenzione, la spesa ad esso destinata e i beni materiali che saranno eliminati gradualmente e daranno pertanto origine a diversi flussi finanziari;
5. gli incentivi ai sensi dell'articolo 30, paragrafo 1;
6. gli obblighi minimi di comunicazione del gestore dell'infrastruttura in termini di contenuto e frequenza delle relazioni, comprese le informazioni da pubblicare annualmente;
7. un meccanismo volto a garantire che una quota significativa delle riduzioni dei costi sia trasferita agli utenti sotto forma di riduzione dei diritti;
8. la durata convenuta del contratto, che sarà sincronizzata con la durata del programma di attività del gestore dell'infrastruttura, con la concessione o la licenza e conforme ai principi di imposizione dei diritti e alle norme fissati dallo Stato;

9. le norme da applicare in caso di perturbazioni gravi e di situazioni di emergenza, comprendenti un livello minimo di servizio in caso di scioperi e di risoluzione anticipata del contratto, nonché sulle informazioni agli utenti;
10. le misure correttive da adottare se una delle parti viene meno ai propri obblighi contrattuali; tali misure contemplano condizioni e procedure per rinegoziare e risolvere anticipatamente il contratto, incluso il ruolo dell'organismo di regolamentazione.



ALLEGATO VIII

Requisiti dei costi e dei diritti relativi all'infrastruttura ferroviaria

(di cui all'articolo 31, paragrafi 3 e 5, all'articolo 32, paragrafi 1 e 3, e all'articolo 35)

1. I costi diretti del servizio ferroviario di cui all'articolo 31, paragrafo 3, correlati all'usura dell'infrastruttura, non comprendono i seguenti elementi:
 - a) i costi generali per tutta la rete, compresi salari e pensioni;
 - b) gli interessi dovuti sul capitale;
 - c) più di un decimo dei costi riguardanti la programmazione, l'assegnazione delle linee ferroviarie, la gestione del traffico, lo smistamento e la segnalazione della circolazione di un treno;
 - d) deprezzamento delle attrezzature di informazione, comunicazione o telecomunicazione;
 - e) costi inerenti alla gestione immobiliare, in particolare l'acquisizione, la vendita, lo smantellamento, la decontaminazione, la ricoltivazione o la locazione di terreni o altre immobilizzazioni materiali;
 - f) servizi sociali, scuole, asili, ristoranti;
 - g) costi dovuti a cause di forza maggiore, incidenti o perturbazioni del servizio.

Quando i costi diretti superano, in una media di tutta la rete, il 35% dei costi medi di manutenzione, gestione e rinnovamento calcolati per chilometro delle rete su cui i treni prestano servizio, il gestore dell'infrastruttura ne dà una giustificazione circostanziata all'organismo di regolamentazione. I costi medi calcolati a tal fine non comprendono gli elementi di costo indicati alle lettere e), f) o g).

2. La differenziazione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura basata sugli effetti acustici di cui all'articolo 31, paragrafo 5, soddisfa le condizioni seguenti:
 - a) i diritti sono differenziati in funzione dei veicoli componenti un convoglio che rispettano i valori limiti per il rumore stabiliti dalla decisione 2006/66/CE della Commissione (STI Rumore)¹⁹;
 - b) è accordata priorità ai carri merci;
 - c) la differenziazione in funzione del livello delle emissioni sonore dei carri merci consente il recupero degli investimenti entro un lasso di tempo ragionevole per dotare i carri del sistema frenante a bassa rumorosità più vantaggioso economicamente disponibile sul mercato;
 - d) per la differenziazione dei diritti possono essere considerati altri fattori, quali:

¹⁹ GU L 37 dell'8.2.2006, pag.1.

- i) l'ora, in particolare le emissioni sonore notturne;
- ii) la composizione del treno avente un impatto sul livello delle emissioni sonore;
- iii) la sensibilità della zona esposta alle emissioni locali;
- iv) altre classi di emissioni sonore significativamente inferiori rispetto a quelle indicate alla lettera a).

3. Il gestore dell'infrastruttura dimostra all'organismo di regolamentazione la capacità di un servizio ferroviario di pagare coefficienti di maggiorazione ai sensi dell'articolo 32, paragrafo 1, secondo cui ciascuno dei servizi elencati in una delle lettere seguenti appartiene a segmenti di mercato diversi:

- a) servizi passeggeri /servizi merci
- b) treni che trasportano merci pericolose/altri treni merci
- c) servizi nazionali/servizi internazionali
- d) trasporto combinato/treni diretti
- e) servizi passeggeri urbani o regionali/servizi passeggeri interurbani
- f) treni blocco/treni a vagoni singoli
- g) servizi ferroviari ordinari/servizi ferroviari straordinari

4. Il sistema di prestazioni di cui all'articolo 35 è basato sui principi seguenti:

- a) per raggiungere il livello convenuto di qualità del servizio e per non pregiudicare la redditività economica di un servizio, il gestore dell'infrastruttura si accorda con i richiedenti, previa approvazione dell'organismo di regolamentazione, sui parametri principali del sistema di prestazioni, in particolare sul valore dei ritardi, sulle soglie dei pagamenti dovuti nell'ambito del sistema di prestazioni con riguardo alla circolazione di singoli treni e di tutti i treni di un'impresa ferroviaria in un determinato periodo di tempo;
- b) il gestore dell'infrastruttura comunica alle imprese ferroviarie, almeno cinque giorni prima della circolazione del treno, l'orario sulla base del quale saranno calcolati i ritardi;
- c) tutti i ritardi sono riconducibili a una delle seguenti classi e sottoclassi di ritardo:
 - 1. Gestione del funzionamento/della pianificazione attribuibile al gestore dell'infrastruttura
 - 1.1. Compilazione dell'orario
 - 1.2. Formazione del treno

- 1.3. Errori nella procedura operativa
- 1.4. Applicazione erronea delle regole di precedenza
- 1.5. Personale
- 1.6. Altre cause
- 2. Impianti infrastrutturali di cui è responsabile il gestore dell'infrastruttura
 - 2.1. Impianti di segnalazione
 - 2.2. Impianti di segnalazione ai passaggi a livello
 - 2.3. Impianti di telecomunicazioni
 - 2.4. Sistema di alimentazione elettrica
 - 2.5. Binari
 - 2.6. Strutture
 - 2.7. Personale
 - 2.8. Altre cause
- 3. Problemi di ingegneria civile attribuibili al gestore dell'infrastruttura
 - 3.1. Lavori di costruzione programmati
 - 3.2. Irregolarità nell'esecuzione dei lavori di costruzione
 - 3.3. Limitazioni di velocità dovute a tracce difettose
 - 3.4. Altre cause
- 4. Cause attribuibili ai gestori dell'infrastruttura
 - 4.1. Causate dal gestore dell'infrastruttura precedente
 - 4.2. Causate dal gestore dell'infrastruttura successivo
- 5. Cause commerciali attribuibili all'impresa ferroviaria
 - 5.1. Superamento del tempo di arresto
 - 5.2. Richiesta dell'impresa ferroviaria
 - 5.3. Operazioni di carico
 - 5.4. Irregolarità di carico
 - 5.5. Preparazione commerciale del treno

- 5.6. Personale
- 5.7. Altre cause
- 6. Materiale rotabile attribuibile all'impresa ferroviaria
 - 6.1. Pianificazione/Ripianificazione del registro
 - 6.2. Formazione del treno da parte dell'impresa ferroviaria
 - 6.3. Problemi riguardanti le carrozze (trasporto passeggeri)
 - 6.4. Problemi riguardanti i vagoni (trasporto merci)
 - 6.5. Problemi riguardanti vagoni, locomotive e veicoli ferroviari
 - 6.6. Personale
 - 6.7. Altre cause
- 7. Cause attribuibili ad altre imprese ferroviarie
 - 7.1. Causate dall'impresa ferroviaria successiva
 - 7.2. Causate dall'impresa ferroviaria precedente
- 8. Cause esterne non attribuibili né al gestore dell'infrastruttura né all'impresa ferroviaria
 - 8.1. Sciopero
 - 8.2. Formalità amministrative
 - 8.3. Influenze esterne
 - 8.4. Effetti delle condizioni meteorologiche e cause naturali
 - 8.5. Ritardo dovuto a motivi esterni sulla rete successiva
 - 8.6. Altre cause
- 9. Cause secondarie non attribuibili né al gestore dell'infrastruttura né all'impresa ferroviaria
 - 9.1. Situazioni pericolose, incidenti e pericoli
 - 9.2. Occupazione dei binari causata dal ritardo dello stesso treno
 - 9.3. Occupazione dei binari causata dal ritardo di un altro treno
 - 9.4. Rotazione
 - 9.5. Coincidenza

9.6. Necessità di ulteriori indagini

- d) Ove possibile, i ritardi devono essere attribuiti a un'unica organizzazione, prendendo in considerazione sia la responsabilità della causa della perturbazione che la capacità di ripristinare condizioni di traffico normali.
- e) Il calcolo dei pagamenti tiene conto del ritardo medio dei servizi ferroviari con requisiti di puntualità simili.
- f) Il gestore dell'infrastruttura comunica il prima possibile alle imprese ferroviarie un calcolo dei pagamenti dovuti nell'ambito del sistema di prestazioni. Tale calcolo comprende tutti i treni in ritardo entro un periodo di un mese al massimo.
- g) Fatte salve le procedure di ricorso esistenti e le disposizioni dell'articolo 50, in caso di controversie relative al sistema di prestazioni si predispone un sistema di risoluzione delle controversie al fine di risolvere tempestivamente tali questioni. In applicazione di questo sistema, una decisione è raggiunta entro 10 giorni lavorativi.
- h) Una volta all'anno il gestore dell'infrastruttura pubblica il livello medio annuale della qualità del servizio raggiunto dalle imprese ferroviarie sulla base dei parametri principali convenuti nel sistema di prestazioni.

5. La riduzione temporanea dei diritti di utilizzo dell'infrastruttura di cui fruiscono i treni dotati di sistema ETCS, prevista all'articolo 32, paragrafo 3, è stabilita come segue:

Per il trasporto merci:

Anno	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Riduzione	5%	5%	5%	5%	5%	5%	4%	3%	2%	1%

Per il trasporto passeggeri:

Anno	2020	2021	2022	2023	2024
Riduzione	5%	5%	5%	5%	5%

↓ 2001/14/EC (adattato)

ALLEGATO IX

Schema della procedura di assegnazione

⊗ (di cui all'articolo 43) ⊗

↓ 2001/14/EC

1. L'orario di servizio è stabilito una volta per anno civile.
-

↓ 2002/844/CE art. 1

2. Le modifiche dell'orario di servizio si applicano dalla mezzanotte del secondo sabato di dicembre. In caso di modifica o adeguamento dopo l'inverno, in particolare per tener conto di eventuali cambiamenti di orario del traffico regionale di passeggeri, esse intervengono alla mezzanotte del secondo sabato di giugno e, se necessario, in altri momenti tra queste date. I gestori dell'infrastruttura possono convenire date diverse e in tal caso ne informano la Commissione se il traffico internazionale può risulterne influenzato.
-

↓ 2001/14/CE

⇒ nuovo

3. Il termine per la presentazione delle richieste di capacità da integrare nell'orario di servizio non può essere superiore a dodici mesi prima della sua entrata in vigore.
4. Non oltre undici mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario di servizio, i gestori dell'infrastruttura provvedono a che le linee internazionali provvisorie siano stabilite in cooperazione con altri ⇒ gestori dell'infrastruttura ⇐ ~~organismi preposti all'assegnazione della capacità di cui all'articolo 15~~. I gestori dell'infrastruttura assicurano per quanto possibile che tali linee siano rispettate nelle fasi successive.
5. Entro i quattro mesi successivi alla scadenza del termine per la presentazione delle offerte da parte dei richiedenti il gestore dell'infrastruttura predispone un progetto di orario di servizio.

ALLEGATO X

Contabilità regolatoria da fornire all'organismo di regolamentazione (di cui all'articolo 56, paragrafo 8)

La contabilità regolatoria da fornire all'organismo di regolamentazione a norma dell'articolo 56, paragrafo 8, contiene almeno gli elementi seguenti.

1. Separazione contabile

La contabilità regolatoria, che deve essere fornita dai gestori dell'infrastruttura e da tutte le imprese o gli altri enti che effettuano o integrano le attività connesse alle varie categorie di trasporto ferroviario o ricevono fondi pubblici,

- a) comprende conto di profitti e perdite e bilancio separati delle attività di trasporto merci, trasporto passeggeri e gestione dell'infrastruttura;
- b) fornisce informazioni sulle singole fonti e utilizzazioni dei fondi pubblici e di altre forme di compensazione in modo trasparente e particolareggiato, compreso un esame dettagliato dei flussi di cassa delle imprese al fine di determinare in che modo i fondi pubblici e le altre forme di compensazione sono stati utilizzati;
- c) include le categorie di costi e profitti che rendono possibile stabilire se sono state erogate sovvenzioni incrociate fra queste diverse attività, tenendo conto dei requisiti dell'organismo di regolamentazione;
- d) contiene un livello di dettaglio sufficiente secondo quanto ritenuto necessario e proporzionato dall'organismo di regolamentazione;
- e) è corredata di un documento che descrive il metodo seguito per ripartire i costi fra le diverse attività.

Se la società regolamentata è parte di un gruppo, la contabilità regolatoria è preparata per il gruppo nel suo insieme e per ciascuna affiliata. Occorre inoltre includere nella contabilità regolatoria dati dettagliati sui pagamenti fra società per accertare che i fondi pubblici siano stati utilizzati correttamente.

2. Monitoraggio dei diritti di accesso

La contabilità regolatoria, che i gestori dell'infrastruttura devono fornire agli organismi di regolamentazione,

- a) indica le diverse categorie di costi, fornendo in particolare informazioni sufficienti sui costi marginali/diretti dei diversi servizi o gruppi di servizi in modo da poter monitorare i diritti imposti per l'utilizzo dell'infrastruttura;

- b) contiene informazioni sufficienti per consentire il monitoraggio dei diritti individuali versati per i servizi (o gruppi di servizi); se richiesto dall'organismo di regolamentazione, le informazioni includeranno anche i dati sui volumi dei singoli servizi, sui prezzi dei singoli servizi e sugli introiti totali dei singoli servizi pagati da clienti interni ed esterni;
- c) riporta i costi e gli introiti dei singoli servizi (o gruppi di servizi) utilizzando la metodologia di costo pertinente, come richiesto dall'organismo di regolamentazione, per individuare prezzi potenzialmente anticoncorrenziali (sovvenzioni incrociate, prezzi predatori e prezzi eccessivi).

3. Indicazione dei risultati finanziari

La contabilità regolatoria, che i gestori dell'infrastruttura devono fornire agli organismi di regolamentazione, comprende:

- a) una dichiarazione sui risultati finanziari
- b) una dichiarazione di spesa riepilogativa
- c) una dichiarazione delle spese di manutenzione
- d) una dichiarazione delle spese di gestione
- e) un conto economico
- f) note giustificative che illustrano in dettaglio e spiegano le dichiarazioni, ove necessario.

4. Altre questioni

Nel caso dei gestori dell'infrastruttura, la contabilità regolatoria è sottoposta a audit da un revisore contabile indipendente. La relazione del revisore è allegata alla contabilità stessa.

La contabilità regolatoria comprende il conto profitti e perdite e il bilancio ed è conciliata con la contabilità obbligatoria dell'impresa; per ogni voce conciliata è fornita una spiegazione.





ALLEGATO XI

Parte A

Direttive abrogate con l'elenco delle modifiche successive (di cui all'articolo 67)

Direttiva 91/440/CEE del Consiglio
(GU L 237 del 24.8.1991, pag. 25)

Direttiva 2001/12/CE del Parlamento europeo e
del Consiglio
(GU L 75 del 15.3.2001, pag. 1)

Direttiva 2004/51/CE del Parlamento europeo e
del Consiglio
(GU L 164 del 30.4.2004, pag. 164)

Direttiva 2006/103/CE del Consiglio
(GU L 363 del 20.12.2006, pag. 344)

limitatamente al punto B dell'allegato

Direttiva 2007/58/CE del Parlamento europeo e
del Consiglio
(GU L 315 del 3.12.2007, pag. 44)

limitatamente all'articolo 1

Direttiva 95/18/CE del Consiglio
(GU L 143 del 27.6.1995, pag. 70)

Direttiva 2001/13/CE del Parlamento europeo e
del Consiglio
(GU L 75 del 15.3.2001, pag. 26)

Direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e
del Consiglio
(GU L 164 del 30.4.2004, pag. 44)

limitatamente all'articolo 29

Direttiva 2001/14/CE del Parlamento
europeo e del Consiglio
(GU L 75 del 15.3.2001, pag. 29)

Decisione 2002/844/CE della Commissione
(GU L 289 del 26.10.2002, pag. 30)

Direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio limitatamente all'articolo 30
(GU L 164 del 30.4.2004, pag. 44)

Direttiva 2007/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio limitatamente all'articolo 2
(GU L 315 del 3.12.2007, pag. 44)

Parte B

Elenco dei termini per il recepimento nel diritto nazionale (di cui all'articolo 67)

Direttiva	Termini per il recepimento
91/440/CEE	1° gennaio 1993
95/18/CE	27 giugno 1997
2001/12/CE	15 marzo 2003
2001/13/CE	15 marzo 2003
2001/14/CE	15 marzo 2003
2004/49/CE	30 aprile 2006
2004/51/CE	31 dicembre 2005
2006/103/CE	1° gennaio 2007
2007/58/CE	4 giugno 2009

ALLEGATO XII

TAVOLA DI CONCORDANZA

Direttiva 91/440/CEE	Direttiva 95/18/CE	Direttiva 2001/14/CE	Presente direttiva
Articolo 2, paragrafo 1	Articolo 1, paragrafo 1	Articolo 1, paragrafo 1, comma 1	Articolo 1, paragrafo 1
		Articolo 1, paragrafo 2	Articolo 1, paragrafo 2
Articolo 2, paragrafo 2			Articolo 2, paragrafo 1
	Articolo 1, paragrafo 2		Articolo 2, paragrafo 2
		Articolo 1, paragrafo 3	Articolo 2, paragrafo 3
Articolo 2, paragrafo 3	Articolo 1, paragrafo 3	Articolo 1, paragrafo 4	Articolo 2, paragrafo 4
Articolo 2, paragrafo 4			Articolo 2, paragrafo 5
Articolo 3			Articolo 3, paragrafi da 1 a 8
	Articolo 2, lettere b) e c)		Articolo 3, paragrafi 9 e 10
		Articolo 2	Articolo 3, paragrafi da 11 a 21
Articolo 4			Articolo 4
Articolo 5			Articolo 5
Articolo 6, paragrafi 1 e 2			Articolo 6, paragrafi 1 e 2
Articolo 9, paragrafo 4			Articolo 6, paragrafo 3
Articolo 6, paragrafo 1, comma 2			Articolo 6, paragrafo 4
Articolo 6, paragrafo 3			Articolo 7, paragrafo 1
		Articolo 4, paragrafo 2, e articolo 14, paragrafo 2	Articolo 7, paragrafo 2
Articolo 7, paragrafi 1, 3 e 4			Articolo 8, paragrafi 1, 2 e 3
		Articolo 6, paragrafo 1	Articolo 8, paragrafo 4

Articolo 9, paragrafi 1 e 2

Articolo 10, paragrafi 3 e 3 *bis*

Articolo 10, paragrafo 3 *ter*

Articolo 10, paragrafi 3 *quater* e 3 *quinqües*

Articolo 10, paragrafo 3 *septies*

Articolo 10 *ter*

Articolo 10, paragrafo 5

Articolo 3

Articolo 4, paragrafi da 1 a 4

Articolo 5

Articolo 6

Articolo 7

Articolo 8

Articolo 9

Articolo 4, paragrafo 5

Articolo 10

Articolo 11

Articolo 15

Articolo 5

Articolo 1, paragrafo 1, comma 2

Articolo 3

Articolo 9, paragrafi 1 e 2

Articolo 10, paragrafi 1 e 2, commi 1, 2 e 3

Articolo 11, paragrafi 1, 2 e 3

Articolo 11, paragrafo 4

Articolo 11, paragrafi 5 e 6

Articolo 12

Articolo 13

Articolo 14

Articolo 15

Articolo 16

Articolo 17, paragrafi da 1 a 4

Articolo 18

Articolo 19

Articolo 20

Articolo 21

Articolo 22

Articolo 23, paragrafo 1

Articolo 23, paragrafi 2 e 3

Articolo 24

Articolo 25

Articolo 26

Articolo 27

Articolo 28

Articolo 4, paragrafi 1 e da 3 a 6	Articolo 29
Articolo 6, paragrafi da 2 a 5	Articolo 30
Articolo 7	Articolo 31
Articolo 8	Articolo 32
Articolo 9	Articolo 33
Articolo 10	Articolo 34
Articolo 11	Articolo 35
Articolo 12	Articolo 36
Articolo 13	Articolo 38
Articolo 14, paragrafi 1 e 3	Articolo 39
Articolo 15	Articolo 40
Articolo 16	Articolo 41
Articolo 17	Articolo 42
Articolo 18	Articolo 43
Articolo 19	Articolo 44
Articolo 20, paragrafi 1, 2 e 3	Articolo 45, paragrafi 1, 2 e 3
	Articolo 45, paragrafo 4
Articolo 20, paragrafo 4	Articolo 45, paragrafo 5
Articolo 21	Articolo 46
Articolo 22	Articolo 47
Articolo 23	Articolo 48
Articolo 24	Articolo 49
Articolo 25	Articolo 50
Articolo 26	Articolo 51
Articolo 27	Articolo 52
Articolo 28	Articolo 53

		Articolo 29	Articolo 54
		Articolo 30, paragrafo 1	Articolo 55
		Articolo 30, paragrafo 2	Articolo 56, paragrafo 1
Articolo 12		Articolo 31	Articolo 57
Articolo 14 <i>bis</i>			Articolo 58
		Articolo 33, paragrafi 1, 2 e 3	Articolo 59
			Articolo 60
			Articolo 61
Articolo 11		Articolo 34	Articolo 62
Articolo 11 <i>bis</i>		Articolo 35, paragrafi 1, 2 e 3	Articolo 63
Articolo 10, paragrafo 9			Articolo 64
			Articolo 65
		Articolo 38	Articolo 66
	Articolo 17		Articolo 67
Articolo 16	Articolo 18	Articolo 39	Articolo 68
		Articolo 40	Articolo 69
Allegato II			Allegato I
		Allegato II	Allegato II
			Allegato III
			Allegato IV
	Allegato		Allegato V
		Allegato I	Allegato VI

Allegato III

Allegato VII

Allegato VIII

Allegato IX

Allegato X